

**ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA/I
MAN 1 MEDAN**

SKRIPSI



OLEH:
FARA KAISUN
NIM :0801162007

**PROGRAM STUDI ILMU KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS ISAM NEGERI SUMATERA UTARA
MEDAN
2020**

**ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA/I
MAN 1 MEDAN**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat**

OLEH :

**FARA KAISUN
NIM : 0801162007**

**PROGRAM STUDI ILMU KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA
MEDAN
2020**

ABSTRAK

ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA/I MAN 1 MEDAN

Kecelakaan dalam berlalu lintas biasanya terjadi di kota-kota besar seperti kota medan. Beberapa masalah mengenai keselamatan berkendara seperti tidak menggunakan APD, tidak mentaati rambu lalu lintas, berkendara dengan kecepatan yang tinggi, serta anak di bawah umur membawa kendar bermotor, dan pengalaman berkendara menjadi acuan dalam berkendara aman. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengetahuan, sikap, usia, jenis kelamin, persepsi, pengalaman berkendara, kepemilikan SIM, dan peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan.

Penelitian ini merupakan penelitian *Survey analitik* dengan menggunakan desain penelitian *Cross Sectional*. Populasi dalam penelitian adalah seluruh siswa/i kelas IX MAN 1 Medan yang berjumlah 561 siswa. Sampel diambil dengan menggunakan metode *Cluster Random Sampling* dimana sampel berjumlah 112 siswa. Data diperoleh dengan membagikan kuesioner dan diisi secara *Online* oleh siswa. Analisis data dilakukan meliputi analisis univariat, analisis bivariat menggunakan *Uji Chi-Square*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwasanya variabel sikap, kepemilikan SIM dan peran teman sebaya dapat menjelaskan variabel perilaku keselamatan berkendara sebesar 26,8%. Responden yang tidak memiliki SIM lebih beresiko 7,9 kali berperilaku keselamatan berkendara yang tidak aman dibanding dengan yang memiliki SIM, responden dengan teman sebaya yang tidak mendukung lebih beresiko 2,8 kali berperilaku keselamatan berkendara yang tidak aman dibanding dengan responden yang memiliki teman sebaya yang mendukung berkendara aman, terdapat variabel *confounding* (variabel pengganggu) yaitu variabel sikap yang turut mempengaruhi variabel kepemilikan SIM dan peran teman sebaya.

Kata Kunci : perilaku keselamatan berkendara, faktor keselamatan berkendara, MAN 1 Medan, *Cross Sectional*.

ABSTRACT

ANALYSIS OF FACTORS RELATED TO DRIVING SAFETY BEHAVIOR IN STUDENTS MAN 1 MEDAN

Accidents in traffic usually occur in big cities such as Medan. Some problems regarding safety driving such as not using Personal Protective Equipment, not obeying traffic signs, driving at high speeds, and minors carrying motorized vehicles, and driving experience become a reference in safe driving. This study aims to analyze the knowledge, attitudes, age, gender, perception, driving experience, ownership of a driving license, and the role of peers with driving safety behavior in MAN 1 Medan students.

This research is an analytic survey research using cross sectional research design. The population in this study were all students of class IX MAN 1 Medan, amounting to 561 students, the sample was taken using the Cluster Random Sampling method in which the sample was 112 students. Data obtained by distributing questionnaires and filled out online by students. Data analysis included univariate analysis, bivariate analysis using the Chi-Square Test..

The results showed that the variables of attitude, ownership of a driving license and the role of peers could explain the variable of driving safety behavior by 26.8%. Respondents who do not have a Driving Permit are more at risk 7.9 times behaving in an unsafe driving safety compared to those who have a Driving License, respondents with peers who do not support are more at risk 2.8 times behaving unsafe driving safety compared to respondents who have peers who support safe driving, there is a confounding variable, which is the attitude variable that also influences the ownership license and the role of peers.

Keywords: *driving safety behavior, driving safety factors, MAN 1 Medan, Cross Sectional*

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Fara Kaisun
NIM : 0801162007
Program Studi : Ilmu Kesehatan Masyarakat
Peminatan : Kesehatan dan Keselamatan Kerja
Tempat/ Tgl Lahir : Medan/ 06 April 1999
Judul Skripsi : Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku
Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini merupakan hasil karya asli saya sendiri untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Strata 1 di Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat FKM UIN-Sumatera Utara Medan.
2. Semua sumber yang saya gunakan dalam penulisan ini telah saya cantumkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat FKM UIN-Sumatera Utara Medan.
3. Jika dikemudian hari terbukti bahwa karya ini bukan karya asli saya atau merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi yang berlaku di Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat FKM UIN-Sumatera Utara Medan.

Medan, Agustus 2020

Fara Kaisun
NIM. 0801162007

Lembar Persetujuan

Judul Skripsi : ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA/I MAN 1
MEDAN
Nama : Fara Kaisun
NIM : 0801162007
Program Studi : Ilmu Kesehatan Masyarakat
Peminatan : Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Menyetujui,
Pembimbing Skripsi

Syafran Arrazy S.KM M.KM
NIP . 1992082820199031012

Diketahui,
Medan, Agustus 2020
Dekan FKM UIN SU

Dr. Azhari Akmal Tarigan, M. Ag
NIP. 197212041998031002

Tanggal Lulus : 13 Agustus 2020

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi Dengan Judul :
**ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN
PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA/I
MAN 1 MEDAN**

Yang dipersiapkan dan dipertahankan oleh :


FARA KAISUN
NIM : 0801162007

Telah Diuji dan Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Skripsi
Pada Tanggal dan
Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima

TIM PENGUJI

Ketua Penguji



Dr. Nurhayati., M.Ag
NIP. 197405172003122003

Penguji I

Syafran Arrazy S.KM M.KM
NIP . 1992082820199031012

Penguji II



Putra Apriadi Siregar, S.KM., M.Kes
NIP. 198904162019031014

Penguji Integrasi



Dr. Watni Marpaung., M.Ag
NIP. 198205152009121007

Medan, 13 Agustus 2020

Program Studi Kesehatan Masyarakat
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Islam Negeri Sumatera Utara
Dekan,

Dr. Azhari Akmal Tarigan, M. Ag
NIP. 197212041998031002

RIWAYAT HIDUP PENULIS
DATA DIRI

Nama : Fara Kaisun
Jenis Kelamin : Perempuan
Tempat, Tgl/Lahir : Medan/ 06 April 1999
Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia
Suku Bangsa : Jawa, Aceh
Tinggi, Berat Badan : 158 cm, 53 kg
Golongan Darah : O
Agama : Islam
Status Perkawinan : Belum Menikah
Alamat Lengkap : Jln. Ampera 1 No. 13A Medan
No. HP : 0852-6194-2395
Email : farakaisun64@gmail.com

DATA ORANG TUA

Nama Ayah : Suwanto
Pekerjaan : Wiraswasta
Nama Ibu : Ratnawati
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
Alamat Lengkap : Jln. Ampera 1 No.13A Medan
No. HP : 0853-6191-0908

PENDIDIKAN FORMAL

➤ 2010 : SD Swasta Pesantren YPMA Medan
➤ 2013 : MTS Miftahussalam Medan
➤ 2016 : SMK Swasta Farmasi Pharmaca Medan
➤ 2020 : FKM UIN SU MEDAN

RIWAYAT ORGANISASI

- 2016-2019 : Anggota ISMKMI Sumatera Utara
- 2017- 2019 : Anggota Fakta Bahasa Medan Bach II-III
- 2017 – 2018 : Sekretaris Bid.Kewirausahaan Demaf FKM UINSU
- 2018 – 2019 : Sekretaris Bid. Pokja ISMKMI DEMAF FKM UINSU

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga pada kesempatan kali ini penulis dapat menyusun Tugas Akhir Skripsi yang berjudul “Analisi Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan”.

Tulisan ini disusun sebagai realisasi tugas mata kuliah Skripsi, sekaligus diajukan kepada Fakultas Kesehatan Masyarakat Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara untuk memenuhi sebagai persyaratan memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat.

Terselesaikannya penulisan ini atas bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Prof. KH. Saidurrahman, MA selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. Azhari Akmal Tarigan, M.Ag selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. Ibu Fauziah Nasution, M.PSi selaku Ketua Prodi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
4. Bapak Syafran Arrazy S.KM .M.K.M selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah memberikan bimbingan dan juga arahan.
5. Kepala MAN 1 Medan yang telah memberikan izin tempat penelitian.
6. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen program studi Ilmu Kesehatan Masyarakat yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
7. Kedua Orang Tua Penulis, Ibunda Ratnawati dan Ayahanda Suwanto, yang tulus dan sepuh hati memberikan ridho, doa dan kasih sayang serta dukungan dan nasihat kepada penulis untuk menyelesaikan Proposal Skripsi ini.
8. Kepada Kakak dan Adik Penulis, Dina Anggraini S.Sos dan Lailatul Fitria yang selalu memberikan doa, semangat dan motivasi kepada penulis.
9. Kepada Yang Terkasih, Ade Pratama S.E yang selalu memberikan doa, semangat, motivasi dan arahan kepada penulis.
10. Kepada Abang Penulis, Rizky Adinda Ridwan, S.KM yang selalu memberikan semangat, dukungan serta arahan kepada penulis

11. Kepada Kakak Sepupu penulis, Juliana, S.Pd, M.PMat yang selalu memberikan masukan dan arahan kepada penulis
12. Kepada Sahabat-Sahabat penulis, Cindy Iestari, Riyan Rahmat Ramadan T, Maulida Rezkiah, Nadya Aulia P, Nabila Tiffany LBS, Nuradila, A.Md.Far, Yulia Anggraini Koto, S.Pd , Devi S.
13. Teman seperjuangan dalam menyelesaikan skripsi yaitu Maya Indah Sari, Lidya Inda Putri, Muchliza Rizwany, Devi Tjg.
14. Seluruh Teman penulis IKM A angkatan 2016 dan Teman-Teman K3 yang selalu membantu dan memberikan masukan selama mengerjakan skripsi.
15. Beserta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan yang diberikan kepada penulis.

Semoga Allah SWT membalas kebaikan di dunia maupun di akhirat kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa proposal ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan guna penyempurnaan karya selanjutnya.

Medan, Agustus 2020
Penulis,

FARA KAISUN
NIM. 0801162007

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	i
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>).....	7
2.1.1 Definisi Keselamatan Berkendara.....	7
2.1.2 Persiapan Dalam Berkendara	8
2.2 Kecelakaan Lalu Lintas	10
2.2.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas.....	10
2.2.2 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas.....	11
2.2.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	12
2.3 Faktor Resiko Kecelakaan Lalu Lintas	12
2.3.1 Faktor Manusia	12
2.3.2 Faktor Kendaraan	13
2.3.3 Faktor Cuaca	14
2.4 Peraturan dan Perundang-Undangan Lalu Lintas	14
2.5 Faktor Yang Mempengaruhi Prilaku	15
2.5.1 Faktor Predisposisi	16
2.5.2 Faktor Pemungkin	20
2.5.3 Faktor Pendorong	21
2.5.4 Faktor Yang Berhubungan Dengan Prilaku Keselamatan Berkendara	22
2.6 Kajian Integritas Keislaman	24
2.6.1 Konsep Keselamatan Berkendara Menurut Al-Qur'an dan Hadis.....	24
2.7 Kerangka Teori.....	31
2.8 Kerangka Konsep Penelitian	33
2.9 Hipotesa Penelitian.....	34
BAB III. METODE PENELITIAN	36
3.1 Jenis dan Desain Penelitian.....	36
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	36

3.3	Populasi dan Sampel	37
3.3.1	Populasi	36
3.3.2	Sampel	38
3.3.3	Teknik Pengambilan Sampel	39
3.3.4	Kriteria Sampel	40
3.4	Variabel Penelitian	41
3.4.1	Variabel Bebas (Independen)	41
3.4.2	Variabel Terkait (Dependen)	41
3.5	Defenisi Operasional	41
3.6	Aspek Pengukuran	47
3.7	Teknik Pengumpulan Data	51
3.7.1	Jenis Data	51
3.7.2	Alat atau Instrument Penelitian	52
3.8	Prosedur, Manajemen dan Analisi Data	52
3.8.1	Manajemen Pengolahan Data	52
3.8.2	Analisis Univariat	54
3.8.3	Analisis Bifariat	54
BAB IV.	HASIL DAN PEMBAHASAN.....	55
4.1	Hasil Penelitian	55
4.1.1	Gambaran Umum lokasi Penelitian	56
4.1.2	Karakteristik Responden	56
4.1.3	Analisis Univariat	57
4.1.4	Analisis Bivariat	61
4.2	Pembahasan	65
4.2.1	Pengetahuan	65
4.2.2	Sikap	66
4.2.3	Usia	67
4.2.4	Jenis kelamin	68
4.2.5	Persepsi	69
4.2.6	Kepemilikan SIM	70
4.2.7	Pengalaman Berkendara	71
4.2.8	Peran Teman Sebaya	72
4.2	Kajian Integritas Keislaman	73
BAB V.	PENUTUP.....	74
5.1	Kesimpulan	74
5.2	Saran	75
DAFTAR PUSTAKA		76
LAMPIRAN.....		80

DAFTAR TABEL

No	Judul	Halaman
3.1	Populasi Penelitian	37
3.2	Sampel penelitian	39
3.3	Definisi Operasional.....	41
4.1	Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	56
4.2	Distribusi Responden Berdasarkan Umur	56
4.3	Distribusi Frekuensi Pengetahuan Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	57
4.4	Distribusi Frekuensi sikap Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	58
4.5	Distribusi Frekuensi Persepsi Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	58
4.6	Distribusi Frekuensi Kepemilikan SIM Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	59
4.7	Distribusi Frekuensi Pengalaman Berkendara Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	59
4.8	Distribusi Frekuensi Peran Teman Sebaya Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	60
4.9	Distribusi Frekuensi Perilaku Keselamatan Berkendara Siswa/I Tentang Perilaku keselamatan berkendara	60
4.10	Hasil Analisa Bivariat	61

DAFTAR GAMBAR

No	Judul	Halaman
2.7	Kerangka Teoritis	32
2.8	Kerangka konsep	33

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global di dunia dengan tingkat kasus yang masih tinggi, Indonesia menjadi salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Menurut data WHO (2011), angka kecelakaan lalulintas menjadi pembunuh ketiga di dunia dibawah penyakit jantung koroner dan TBC.

Adanya peningkatan kendaraan roda dua menjadi salah satu penyebab meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas. Data yang di himpun dari Direktorat Jendral Perhubungan Darat diketahui angka kendaraan roda dua berkisar pada 83.390.073 unit di tahun 2013 dan meningkat pada kisaran 92.529.925 unit di 2014. Sebaliknya, di tahun 2013 angka korban meninggal mencapai 26.416 orang dan meningkat ditahun 2014 sebanyak 10% menjadi 28.297 orang (Ditjen Perhubungan Darat. 2015).

Indonesia termasuk ke dalam 5 besar negara berkembang yang memiliki angka kematian tertinggi yang disebabkan oleh kecelakaan lalulintas dengan rata-rata tingkat kematian mencapai 120 jiwa per hari dengan kasus terbanyak pada pengendara sepeda motor (Amanda, Gita. 2014).

Perilaku keselamatan berkendara atau (*Safety riding*) ialah aspek yang harus di terapkan oleh pengendara. Bersumber pada UU No 22 Tahun 2009 tentang lalulintas serta Angkutan jalan, perilaku keselamatan berkendara terdiri dari 13 kriteria ialah, pengecekan kendaraan saat sebelum berkendara, pemakaian APD,

pemakaian lampu sein, pemakaian lampu utama, mematuhi rambu serta lampu lalu lintas, pemakaian jalan jalur cocok dengan gunanya, melindungi jarak nyaman dengan kendaraan lain, pengendalian kecepatan, bawa STNK, Kepemilikan SIM, berkendara dengan penuh konsentrasi, berkendara tidak melawan arah dan tidak bawa penumpang lebih dari satu orang.

Sektor transportasi ialah salah satu zona yang diperlukan dan sangat penting bagi perkembangan suatu wilayah. Adanya transportasi memudahkan dalam hal perpindahan benda ataupun jasa dari satu tempat ke tempat yang lainnya, baik itu transportasi darat, laut maupun udara. Dengan mudahnya perpindahan tersebut maka pergerakan kebutuhan-kebutuhan sektor lainnya akan lebih cepat terpenuhi dan aktifitas-aktifitas perekonomian akan lebih aktif.

Di kota Medan sendiri berdasarkan informasi laka lantas Polrestabes Medan, sepanjang tahun 2018 berlangsung 1,212 permasalahan kecelakaan lalu lintas dan 2,189 kendaraan bermotor yang terlibat dalam laka lantas serta pada tahun 2019 meningkat menjadi 1,238 kasus kecelakaan lalu lintas dimana terdapat 1,560 pengendara yang terlibat didalamnya, dimana penyebabnya yang paling banyak adalah faktor kelalaian manusia dan lainnya. Kecelakaan terbanyak didominasi oleh tipe kendaraan sepeda motor ialah sebanyak 1,606 sepanjang tahun 2018 dan 1,414 sepanjang tahun 2019 di banding dengan tipe kendaraan lainnya.

Rendahnya kepedulian umur muda terhadap resiko berkendara di jalan raya juga menjadi salah satu tingginya angka kematian lalu lintas. Mereka kerap menempatkan diri pada suasana beresiko misalnya berkendara dengan kecepatan penuh, melanggar lampu merah, tidak memakai perlengkapan keselamatan

berbentuk helm serta sarung tangan yang menimbulkan kematian serta kecacatan di umur muda (Dian Lusiana,dkk 2018).

Menurut data kecelakaan lalu lintas porlestabes Medan, usia yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas ialah usia 16-25 tahun dengan jumlah wafat sebanyak 24 jiwa, cedera berat sebanyak 31 jiwa serta cedera ringan sebanyak 68 jiwa pada tahun 2018 sebaliknya pada tahun 2019 jumlah permasalahan wafat sebanyak 8 jiwa, cedera berat sebanyak 25 jiwa serta cedera ringan sebanyak 43 jiwa. Serta di amati dari informasi daerah peristiwa kecelakaan lalu lintas pada daerah Percut Sei Tuan adalah lokasi atau wilayah kecelakaan lalu lintas yang banyak terjadi selama tahun 2019 yaitu sebesar 240 kecelakaan per tahunnya.

Berdasarkan data di atas peneliti memilih tempat yaitu MAN di daerah Percut Sei Tuan yaitu MAN 1 Medan yang terletak di Jl. Williem Iskandar no 9b yang dimana lokasi keluar masuk kendaraan ke sekolah tepat berada di pinggir jalan raya Williem Iskandar dan hasil observasi peneliti mendapatkan bahwasanya banyak siswa/i MAN 1 Medan yang membawa kendaraan bermotor ke sekolah.

Berdasarkan latar belakang di atas tentang kasus kecelakaan lalu lintas serta perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Sederajat, sehingga dilihat perlu untuk mengenali faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara pada siswa SMA Sederajat tersebut maka peneliti mengambil judul **“Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang di uraikan di atas, maka peneliti mencoba merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Adakah hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
2. Adakah hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
3. Adakah hubungan antara usia dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
4. Adakah hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
5. Adakah hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
6. Adakah hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
7. Adakah hubungan antara kepemilikan SIM, dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?
8. Adakah hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara pada siswa/i MAN 1 Medan.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
2. Untuk mengetahui hubungan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
3. Untuk mengetahui hubungan usia dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
4. Untuk mengetahui hubungan jenis kelamin dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
5. Untuk mengetahui hubungan persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
6. Untuk mengetahui hubungan pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
7. Untuk mengetahui hubungan kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
8. Untuk mengetahui hubungan peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Khusus

Peneliti berharap skripsi ini dapat menambah ilmu pengetahuan tentang keselamatan berkendara serta diharapkan dapat membuat pihak- pihak yang bersangkutan seperti Sekolah, Porlestabs Medan, Orang tua siswa/i serta Siswa/i lebih memperhatikan keselamatan berkendara dan mantaati peraturan dalam mengendarai dan membawa kendaraan bermotor baik di lingkungan sekolah maupun di luar sekolah, sehingga di harapkan hal tersebut dapat mengurangi jumlah dan resiko akibat dari kecelakaan berkendara.

1.4.2 Manfaat umum

Peneliti berharap skripsi ini dapat membuat setiap yang membacanya mendapatkan manfaat, bertambahnya pengetahuan terhadap pentingnya keselamatan berkendara serta efek yang di timbulkan akibat dari kecelakaan tersebut. Sehingga peneliti berharap akan ada timbulnya rasa kesedaran diri bagi setiap pembacanya sehingga nilai-nilai keselamatan berkendara dapat direalisasikan dan dipraktikkan ke kehidupan sehari-hari dan menjadi sebuah kebiasaan baik bagi setiap individunya. Sehingga hal tersebut diharapkan dapat menurunkan angka kecelakaan serta resiko akibat kecelakaan terkhususnya di kota Medan.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

2.1.1 Defenisi Keselamatan Berkendara

Safety riding adalah sikap mengemudi yang nyaman, dimana dapat menolong buat menjauhi terbentuknya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* ialah dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih mencermati keselamatan untuk pengemudi serta penumpang. *Safety riding* didesain buat tingkatan awareness (pemahaman) pengendara terhadap seluruh kemungkinan yang berlangsung sepanjang berkendara (Ariwibowo, 2013).

Safety riding ialah sesuatu program buat menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan membagikan uraian pada warga kalau lalu lintas ialah aktivitas yang menyangkut banyak aspek sehingga wajib mencermati aspek keamanan serta keselamatan diri individu dan orang lain. Prioritas target program *safety riding* antara lain memenuhi kendaraan dengan spion, lampu sign serta lampu rem (kelengkapan kendaraan), memakai helm standar serta memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari buat kendaraan roda 2, memakai lajur kiri untuk Mobil Penumpang Umum (MPU) serta kendaraan roda 2 (Puspitasari, 2013).

Safety riding ialah mendahulukan keselamatan baik itu keselamatan diri maupun pengguna jalan lainnya. Para pengendara harus selalu ingat bahwa jalan raya bukanlah milik kita pribadi, melainkan sebuah fasilitas umum yang di gunakan

bersama-sama sehingga kecerobohan bisa saja menyebabkan orang lain celaka (Mary Agung Kusmagi:2010).

2.1.2 Persiapan Dalam Berkendara

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (2009), ada aturan dan peraturan berkendara sepeda motor :

1. Persiapkan kondisi tubuh (fisik dan mental)
 - a. Menjauhi alkohol, sebab alkohol bisa mempengaruhi pengendara dalam memperhitungkan jarak nyaman, kecepatannya serta kecepatan kendaraan lain yang dapat mempengaruhi keseimbangan pengendara, rasa percaya diri, kesulitan melaksanakan lebih dari satu hal dalam waktu bersamaan, dan dapat membuat pengendara lelah yang menyebabkan respon pengendara jadi lamban.
 - b. Menjauhi obat-obatan, karena akan membuat fisik pengendara terasa lemah, sakit kepala dan mengantuk.
 - c. Menjaga kebugaran, sebab jika tidak akan mengurangi keahlian pengendara untuk mengambil keputusan cepat serta membuat pengendara susah berkonsentrasi serta fokus pengendara akan terpengaruhi pula.
2. Menggunakan peralatan keselamatan untuk pengendara sepeda motor
 - a. Helm
 Bersumber pada hukum yang berlaku setiap pengendara serta penumpang wajib memakai helm yang sesuai standar yang berlaku (SNI) serta wajib terpasang erat di kepala. Badan standarisasi

nasional (2007) menertibkan standar spesifikasi teknis yang meliputi klasifikasi:

- 1) Helm standar terbuka (*Openface*), wujud helm yang menutup kepala hingga ke bahagian leher serta menutup depan telinga.
- 2) Helm standar tertutup (*Buolface*), wujud helm yang menutup seluruh bagian kepala dan hanya menyisakan mata untuk melihat.

Helm akan meminimalisir cedera serius yang bisa saja terjadi ketika adanya kecelakaan baik itu kecelakaan ringan maupun kecelakaan berat.

b. Pelindung mata dan wajah

memenuhi standar yang berlaku, tidak terdapat guratan, tidak menghalangi penglihatan anda dari berbagai arah, serta bisa diikat erat sehingga tidak gampang bergeser. Salah satu contoh yaitu kaca mata. Kacamata yang di gunakan wajib di pastikan sesuai buat berkendara sepeda motor serta tahan terhadap benturan. Tidak hanya itu, kacamata bercorak tidak boleh digunakan pada malam hari sebab bisa kurangi jumlah sinar yang mengarah mata kamu sehingga membuat kamu sulit memandang.

c. Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat membantu melindungi pengendara dari cedera, membantunya agar mudah dilihat pengguna jalan lain, membuat nyaman selama berkendara. Pengendara sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Hal ini berakibat pada

konsentrasi anda dan menurunkan refleks anda. Pakaian pelindung pengendara sepeda motor terdiri dari:

1) Jaket dan celana

Wajib menutup seluruh lengan dan kaki pengendara bahkan pada cuaca panas, melekat erat pada leher, pergelangan tangan serta pinggang pengendara dikala berkendara, membuat pengendara hangat serta tetap kering, dan berwarna cerah.

2) Sarung tangan

Wajib melindungi tangan, memberikan kemampuan menggenggam setang motor dengan baik serta senantiasa sanggup mengendalikan sepeda motor, muat pada tangan pengendara dengan baik, ada lubang sirkulasi, mempunyai ruang yang lumayan buat jari supaya pengendara gampang menekuk jari tangannya dikala menggenggam setang motor serta melindungi tangan dari angin serta hujan, dan bisa melindungi telapak tangan yang kala terjadi musibah terlindungi dari langsung memegang aspal ataupun permukaan jalan yang lain serta bisa menahan badan kala terjalin musibah.

2.2 Kecelakaan Lalulintas

2.2.1 Definisi Kecelakaan Lalulintas

Kecelakaan lalu lintas ialah permasalahan global bersamaan dengan terbentuknya perpindahan pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Indonesia ialah salah satu negeri yang mempunyai tingkatan kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Dalam 2 tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di

Indonesia oleh World Health Organization (WHO) dinilai jadi pembunuh terbanyak ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberkulosis(TBC). Data WHO tahun 2011 mengatakan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif, ialah 22-50 tahun. (WHO. 2011)

Sekian banyak aspek yang jadi pemicu dari kecelakaan lalu lintas merupakan faktor *human* (manusia), faktor kendaraan, faktor jalan (sarana prasarana) dan faktor cuaca. dimana faktor manusia jadi faktor tertinggi sebagai pemicu kecelakaan lalu lintas. Menurut riset disebutkan faktor manusia antara lain merupakan lengah, tidak tertib, tidak terampil, dan kecepatan tinggi. Pada riset tersebut pula di sebutkan kalau kecelakaan sangat banyak terjadi pada anak muda usia 18-23 tahun ialah sebanyak 259 dari 851 kecelakaan di sepanjang tahun 2008-2010. Perihal ini bisa disebabkan pada rentang umur 18-23 tahun ialah kelompok umur yang memiliki mobilitas tinggi dengan bermacam kegiatan serta cenderung masih labil dalam berkendara sebab umur yang muda (Manurung & Jefri Rio. 2010).

2.2.2 Penggolongan Kecelakaan Lalulintas

Bersumber pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 229, ciri kecelakaan lalu lintas bisa dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, ialah:

1. Kecelakaan Lalu Lintas Ringan, ialah kecelakaan yang menyebabkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang, ialah kecelakaan yang menyebabkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

3. Kecelakaan Lalu Lintas Berat, ialah kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia atau luka berat.

2.2.3 Dampak Kecelakaan Lalulintas

Bersumber pada Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, akibat kecelakaan lalu lintas diklasifikasi bersumber pada keadaan korban menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Meninggal dunia merupakan korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
2. Cedera berat merupakan korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu yang lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
3. Cedera ringan merupakan korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak membutuhkan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

2.3 Faktor Resiko Kecelakaan Lalu Lintas

2.3.1 Faktor Manusia

Faktor manusia ialah faktor yang paling menonjol dalam kecelakaan. Hampir seluruh kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang

diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan (Rahardjo, 2014).

Badan kesehatan dunia (World Health Organization), sempat merilis bahwa dari seluruh kecelakaan yang terjadi di jalan raya, faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi. Persentasenya menggapai 80-90% dibanding faktor ketidak layakkan sarana kendaraan yang berkisar antara 5-10%, maupun akibat kerusakan infrastruktur jalan sebesar 10-20% (Abubakar, 2012).

Faktor manusia disini tercantum pejalan kaki, penumpang hingga pengemudi. Faktor pengemudi ditemui membagikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia yang terletak di belakang pengemudi ini memegang peranan penting.

Ciri pengemudi berkaitan dengan keterampilan mengemudi, kendala kesehatan (mengantuk, mabuk, letih, dll), dan kepemilikan SIM (Bustan, 2007).

2.3.2 Faktor Kendaraan

Faktor lain yang tidak kalah kedudukannya dalam tiap permasalahan kecelakaan merupakan masih buruknya infrastruktur jalan. Semacam keadaan jalan yang rusak dan berlubang. Terlebih merambah musim penghujan, dimana banyak dijumpai jalan rusak yang seringkali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan (Abubakar, 2012).

Faktor jalan terpaut dengan kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di wilayah pegunungan, terdapat tidaknya median jalan, jarak pandang

serta keadaan permukaan jalan, jalur yang rusak ataupun berlubang sangat membahayakan pemakai jalan paling utama untuk sepeda motor (Rahardjo, 2014)

Peletakan kendaraan yang tidak sesuai atau di badan jalan dapat menjadi pemicu dari laksa lintas sehingga pemetaan area parkir harus memiliki pemisah pemisah antara batas wilayah parkir dan badan jalan sehingga kendaraan yang melintas tidak terganggu dengan kendaraan yang sedang parkir (Syafran, 2020)

2.3.3 Faktor Cuaca

Faktor cuaca disini bisa diprediksi dengan terdapatnya kabut, hujan, jalur licin, yang akan membawa resiko kecelakaan lalu lintas (Bustan, 2007).

Faktor cuaca semacam hujan mempengaruhi kerja kendaraan semacam jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh sebab penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna ataupun lebatnya hujan menyebabkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap serta kabut pula dapat mengganggu jarak pandang terutama di wilayah pegunungan (Rahardjo, 2014).

2.4 Peraturan dan Perundang-Undangan Lalu lintas

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ialah produk hukum yang menjadi acuan utama yang mengatur aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah sudah tidak lagi sesuai dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.

Selain itu undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang lama diterbitkan kemudian diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: PP No. 41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, PP No. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Lalu dibuatlah pedoman teknis untuk mendukung penerapan Peraturan Pemerintah (PP) diatas yang diterbitkan dalam bentuk Keputusan Menteri (KepMen).

Beberapa contohnya KepMen tersebut, yaitu: KepMenNo. 60/1993 tentang Marka Jalan, KepMenNo. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, KepMenNo. 62/1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, KepMenNo. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kemenhub RI, 2011).

2.5 Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku

Perilaku merupakan aksi dari orang terhadap respon dari ikatan dengan lingkungannya. Perilaku baru terjadi apabila ada sesuatu rangsangan dibutuhkan buat memunculkan respon. Jadi, sesuatu rangsangan tertentu hendak menciptakan respon berbentuk perilaku tertentu (Adnani. 2011).

Dalam Teori Stimulus Organisme (SOR), pemicu terbentuknya pergantian perilaku bergantung kepada mutu rangsang(stimulus) yang berkomunikasi dengan organisme (Hosland, *etal*1953) mengatakan kalau pergantian perilaku pada hakikatnya merupakan sama dengan proses belajar pada orang yang terdiri dari:

1. Stimulus (rangsang) yang diberikan kepada organisme dapat diterima atau ditolak. Apabila stimulus tersebut tidak diterima atau ditolak berarti stimulus itu tidak efisien dalam mempengaruhi atensi individu, dan berhenti

disini. Namun apabila stimulus diterima oleh organisme berarti ada atensi dari individu dan stimulus tersebut efisien.

2. Apabila stimulus sudah memperoleh atensi dari organisme (diterima) hingga dia paham stimulus ini serta dilanjutkan kepada proses selanjutnya.
3. Sehabis itu organisme mencerna stimulus tersebut sehingga kesediaan untuk bertindak demi stimulus yang telah diterimanya (bersikap).
4. Akhirnya dengan dorongan sarana dan dorongan dari lingkungan maka stimulus tersebut memiliki efek tindakan dari individu tersebut (perubahan perilaku). Dengan demikian, perilaku dapat berganti apabila stimulus (rangsang) yang diberikan benar-benar melebihi dari stimulus semula. Stimulus yang bisa melebihi stimulus semula ini berarti stimulus yang diberikan wajib bisa meyakinkan organisme (Notoatmodjo, 2010).

2.5.1 Faktor Predisposisi

Faktor predisposisi mencakup pengetahuan dan sikap masyarakat terhadap kesehatan, tradisi dan kepercayaan masyarakat terhadap hal-hal yang berkaitan dengan kesehatan, sistem nilai yang dianut masyarakat, tingkat pendidikan, tingkat sosial ekonomi dan sebagainya (Notoatmodjo, 2012).

A. Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah seseorang melakukan pengindraan terhadap suatu objek tertentu. Tanpa pengetahuan seseorang tidak mempunyai dasar untuk mengambil keputusan dan menentukan tindakan terhadap masalah yang dihadapi (Achmadi 2014).

Secara garis besar pengetahuan dibagi atas 6 tingkat yaitu :

1. Tahu (*Know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Oleh sebab itu, tahu ini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.

2. Memahami (*Comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar.

3. Aplikasi

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi dan kondisi yang sebenarnya.

4. Analisis

Analisis merupakan suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen tetapi masih dalam suatu struktur organisasi dan ada kaitannya dengan yang lain.

5. Sintesis

Sintesis menunjukkan suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian dalam suatu bentuk keseluruhan baru.

6. Evaluasi

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melaksanakan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek/materi (Notoatmodjo, 2005)

B. Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap tidak dapat langsung dilihat, tetapi hanya

ditafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap adalah reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial (Adnani, 2011).

Newcomb dalam Notoatmodjo (2005) menyatakan bahwa sikap itu merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak dan bukan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Sikap belum merupakan suatu tindakan (reaksi terbuka) atau aktivitas, akan tetapi merupakan predisposisi perilaku (tindakan) atau reaksi tertutup. Menurut Allport dalam Tribowo (2013), menjelaskan bahwa sikap mempunyai 3 (tiga) komponen pokok, yaitu:

1. Kepercayaan (keyakinan), ide, dan konsep terhadap suatu objek.
2. Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu objek.
3. Kecenderungan untuk bertindak (*tend to be have*).

Ketiga komponen ini secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh (*total attitude*), dimana pengetahuan, pikiran, keyakinan, dan emosi memegang peranan penting. Seperti halnya pengetahuan, sikap mempunyai tingkat-tingkat berdasarkan intensitasnya, yaitu:

1. Menerima (*Receiving*)

Menerima diartikan bahwa orang (subjek) mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (objek). Bila tidak ada perhatian terhadap objek berarti seseorang tidak bisa menerima.

2. Merespon (*Responding*)

Merespon merupakan memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan, dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi dari sikap. Karena dengan suatu usaha untuk menjawab pertanyaan atau mengerjakan tugas yang diberikan, terlepas dari pekerjaan itu benar atau salah, adalah berarti

bahwa orang menerima ide tersebut. Bila tidak memenuhi tingkatan menerima, maka seseorang akan sulit merespon akan stimulus yang diberikan seseorang.

3. Menghargai (*Valuing*)

Menghargai bisa diartikan mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan dengan orang lain terhadap masalah.

4. Bertanggung jawab (*Responsible*)

Bertanggung jawab disini adalah bertanggung jawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala resiko.

C. Persepsi

Persepsi adalah proses dimana seseorang meng-organisasikan dan menginterpretasikan sensasi yang dirasakan dengan tujuan untuk memberi makna terhadap lingkungannya. Faktor yang mempengaruhi persepsi ada 2 (dua) yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal disini meliputi kontras, perubahan intensitas, pengulangan, sesuatu yang baru dan sesuatu yang menjadi perhatian orang banyak. Sedangkan faktor internal meliputi pengalaman atau pengetahuan, harapan, kebutuhan, motivasi, emosi, dan budaya (Notoatmodjo, 2005).

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara beresiko yang berdampak timbulnya kecelakaan adalah rendahnya persepsi resiko. Orang yang memiliki persepsi resiko rendah cenderung berkendara penuh resiko, seperti berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014:36).

Persepsi merupakan kunci berpikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak. Angka kematian yang tinggi dikalangan pengendara kendaraan bermotor antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk keselamatan (Salihat, 2010).

Keselamatan jalan saat ini belum menjadi budaya masyarakat Indonesia. Untuk mengubah persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan harus dilakukan melalui pendidikan dan sosialisasi yang terus-menerus kepada masyarakat, sehingga nilai-nilai keselamatan jalan diadopsi menjadi nilai-nilai kehidupan. Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan adalah dengan melakukan pendidikan dan promosi akan pentingnya keselamatan jalan. Pendidikan keselamatan harusnya dilakukan sejak anak usia dini mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter seseorang sehingga diharapkan mereka menjadi disiplin dalam berlalu lintas (Sugiyanto, 2015).

2.5.2 Faktor Pemungkin

Faktor ini mencakup ketersediaan fasilitas serta prasarana ataupun sarana kesehatan untuk warga (Adnani, 2011). Faktor pemungkin dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) meliputi keikutsertaan pelatihan *Safety riding*, pengalaman berkendara, kepemilikan SIM serta ketersediaan sarana serta fasilitas yang memadai. Dalam perihal ini, yang hendak diteliti merupakan

keikutsertaan pelatihan *Safety riding*. Pelatihan diperoleh dari pembelajaran, yang mana bila seseorang memiliki latar belakang pembelajaran yang baik maka akan bersikap disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Pengemudi dengan pembelajaran yang mencukupi akan dapat memberikan keputusan-keputusan yang preferatif terhadap kondisi lingkungan sekitar saat mengemudi, lebih mementingkan kepentingan umum ataupun keselamatan orang lain, dan sekalian melindungi keamanan dirinya sendiri (Rifal, 2015).

Dengan terdapatnya pelatihan, diharapkan sanggup membagikan pengetahuan yang nantinya dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman. Dengan kata lain, seseorang yang sudah menjajaki pelatihan *safety riding*, kemungkinan akan berperilaku lebih aman dalam berkendara (Firmansyah, 2013).

2.5.3 Faktor Pendorong

Faktor ini meliputi faktor sikap dan perilaku tokoh masyarakat, tokoh agama, sikap dan perilaku petugas termasuk petugas kesehatan. Tercantum pada undang-undang, peraturan peraturan, baik dari pusat ataupun pemerintah wilayah, yang terkait dengan kesehatan (Notoatmodjo, 2012).

Faktor penguat dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) meliputi *support* keluarga, peran teman sebaya, serta peraturan dan kebijakan yang berlaku.

2.5.4 Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

1. Pengetahuan

Pengetahuan siswa tentang keselamatan berkendara diukur melalui pernyataan-pernyataan yang mengungkapkan sejauh mana pengetahuan siswa tentang keselamatan berkendara pada saat mengendarai sepeda motor. Pengendara yang memiliki pengetahuan yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara dibandingkan pengendara yang memiliki pengetahuan yang rendah (Astuti, 2014).

2. Sikap

Sikap (*attitude to ward behavior*) merupakan penilaian serta kecenderungan seorang yang relatif tidak berubah- ubah untuk bereaksi atau merespon terhadap suatu objek sikap. Objek sikap bisa berbentuk benda, peristiwa, orang, fenomena, maupun hal-hal lain. Sikap menentukan penilaian seseorang untuk menggemari ataupun tidak menggemari (*favorable-unfavorable*) terhadap objek sikap tersebut.

Sikap dalam teori *planned behavior* dibangun dari 2 (dua) komponen, ialah: *behavior belief* dan *evaluation outcome*. Komponen *behavior belief* dimaksud sebagai keyakinan seseorang tentang hal-hal atau konsekuensi yang ditimbulkan ketika seseorang melaksanakan suatu perilaku. Sedangkan *evaluation outcomes* merupakan penilaian terhadap hal-hal ataupun konsekuensi tersebut (*positif-negatif, favorable-unfavorable*) (Yogatama, 2013).

Pengendara yang mempunyai sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman dalam berkendara yang mempunyai sikap yang kurang baik (Astuti, 2014).

3. Persepsi.

Persepsi dimaksud sebagai suatu yang diserap, diterima dengan cara panca indra, semacam memandang, mendengar, merasai ataupun kerap diterjemahkan sebagai bayangan dalam angan angan, komentar, panorama alam, istilah ataupun respon yang pada hakikatnya menuju kepada apa yang ditanggapinya lewat panca indra terbayang dalam angan-angannya (Hermawan, 2014). Angka kematian yang besar dikalangan pengendara kendaraan bermotor tersebut antara lain dipengaruhi oleh anggapan terhadap resiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih kerap menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, dan menerobos lampu merah (Salihat, 2010).

4. Peran Teman Sebaya

Orang lain di sekeliling kita yaitu lingkungan sosial yang ikut mempengaruhi sikap seseorang. Orang yang dianggap penting bagi kehidupan seseorang (*significant others*), akan banyak mempengaruhi pembentukan sikap terhadap sesuatu. Diantara orang yang biasanya dianggap penting bagi individu merupakan orang tua, individu yang status sosialnya lebih tinggi, teman sebaya, teman dekat, guru, rekan kerja, teman komunitas, isteri, suami dan lain-lain (Hakim, 2011).

Teman sebaya (*peer group*) merupakan anak-anak dan remaja dengan tingkat kedewasaan yang relatif sama. Dengan tingkat kedewasaan yang relatif

sama tersebut biasanya cenderung berkelompok dan membentuk kelompok teman sebaya yang disebut dengan geng. Teman sebaya adalah sekumpulan remaja sebaya yang mempunyai kaitan yang erat dan saling menggantungkan. Kekompakan ini tidak hanya dapat dilihat dari usia dan kedewasaan saja, tetapi dapat juga dilihat dari segi latar belakang sosial ekonomi, dan sebagainya. Interaksi teman sebaya lebih banyak muncul pada seseorang yang berjenis kelamin sama (Zuhaida, 2008).

5. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat fisik dan psikis, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan harus memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Pengendara motor harus memiliki SIM yang berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor yaitu SIM C. Untuk mendapatkan SIM, seseorang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus dari serangkaian tes yang diadakan oleh pihak kepolisian, sehingga dinyatakan lulus ujian (Presiden RI. 2009).

2.6. Kajian Integrasi Keislaman

2.6.1 Konsep Keselamatan Berkendara menurut Al-quran dan Hadis

Selamat dalam islam Dari sudut pandang Islam dapat diambil dari kata “*aslama*” yang berarti menyerah kepada kehendak Allah SWT, kemudian dari kata “*silmun*” yang berarti damai dengan Allah SWT dan sesama makhluk, serta dari

kata “*salima*” yang berarti selamat dunia dan akhirat. Kata “*aslama*” merupakan turunan dari kata *assalmu*, *assalam*, *assalamatu* yang artinya bersih dan selamat dari kecacatan lahir dan batin. Dari asal kata ini dapat diartikan bahwa dalam Islam terkandung makna suci, bersih tanpa cacat, atau sempurna. Kata Islam juga dapat diambil dari kata *assilmu* dan *assalmu* yang berarti perdamaian dan keamanan.

Dari asal kata ini Islam mengandung makna perdamaian dan keselamatan. Kemudian dari kata *assalamu*, *assalmu* dan *assilmu* yang berarti menyerahkan diri, tunduk dan taat. Semua asal kata tersebut berasal dari tiga huruf; *sin*, *lam* dan *mim* yang artinya sejahtera, tidak tercela dan selamat. Dari pengertian-pengertian kata sebagaimana diungkapkan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa Islam mengandung arti berserah diri, tunduk, patuh dan taat sepenuhnya kepada kehendak Allah. Kepatuhan dan ketundukan kepada Allah tersebut melahirkan keselamatan dan kesejahteraan diri serta kedamaian kepada sesama manusia dan lingkungannya dan mewujudkan keselamatan hidup di dunia dan akhirat.

Pada zaman dahulu, manusia bepergian dengan berjalan kaki dari satu tempat ke tempat yang lain dengan membawa barang atau perbekalan di atas punggungnya. Sebagian yang lain bepergian dengan menunggang hewan tunggangan sambil membawa berbagai muatan, sebagaimana disebutkan dalam firman Allah *Ta’ala*

بَكْم لَرُؤُفٌ وَتَحْمِلُ أَنْقَالَكُمْ إِلَى بَلَدٍ لَمْ تَكُونُوا بِالْغِيهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَ
عَلْمُونَ كَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَوَالِيهِ وَالْبِغَالُ وَالْحَمِيرُ لَتَرَنَّ (٧ رَحِيمٌ)

“Dan ia (hewan ternak) mengangkut beban-bebanmu ke suatu negeri yang kamu tidak sanggup mencapainya, kecuali dengan susah payah. Sungguh, Rabbmu Maha Pengasih, Maha Penyayang. Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal, dan keledai untuk kamu tunggahi dan (menjadi) perhiasan. Allah menciptakan apa yang tidak kamu ketahui.” (QS. An-Nahl: 7-8)

Adapun dizaman sekarang, begitu mudahnya seseorang untuk bepergian dari satu tempat ke tempat yang lain dalam waktu cepat tanpa banyak mengeluarkan tenaga dan pikiran, walaupun terkadang tidak sedikit biaya yang harus dikeluarkan.

Kendaraan adalah salah satu nikmat yang Allah *Ta’ala* berikan kepada manusia. Hal ini juga sebagai bukti curahan kasih sayang Allah *Ta’ala* kepada para makhluk-Nya. Perihal ini karena segala nikmat yang kita terima atau musibah yang kita terhindar darinya merupakan tanda kasih sayang Allah *Ta’ala* kepada kita. Allah *Ta’ala* berfirman

مِثْلِهِ مَا وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ (١٤١ حُونَ) (وَأَيَّةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِكِ الْمَشْدُ
(٤٢ يَرْكَبُونَ)

“Dan suatu tanda (kebesaran Allah) bagi mereka adalah Kami angkut keturunan mereka dalam perahu yang penuh muatan, dan Kami ciptakan bagi mereka (angkutan lain) seperti apa yang mereka kendarai.” (QS. Yasin: 41-42)

Syaikh Muhammad bin Shalih Al-‘Utsaimin *rahimahullah* berkata ketika menjelaskan ayat di atas, *“Tanda dalam ayat tersebut maksudnya adalah tanda*

kekuasaan Allah. Namun, di dalamnya juga terdapat tanda yang lain, yaitu rahmat Allah kepada makhluk, serta kenikmatan yang diberikan kepada kita.” Selanjutnya beliau juga menerangkan bahwa ayat tersebut menjadi dalil atas kekuasaan Allah *Ta’ala*, rahmat, dan karunia-Nya bagi kita, yaitu dengan adanya perahu untuk mengarungi lautan menuju ke tempat yang lain, mengangkut manusia, hewan-hewan ternak, dan semua yang bermanfaat untuk kita. Dan Allah *Ta’ala* menjadikan perahu tersebut nyaman untuk dikendarai sebagai nikmat bagi kita semua.

Ayat di atas juga menjelaskan nikmat yang Allah *Ta’ala* anugerahkan kepada manusia berupa pengetahuan mengenai tata cara pembuatan perahu. Seandainya tidak ada perahu, tentunya seseorang tidak akan mampu menyeberang sungai dan lautan untuk menuju tempat tujuannya. Namun, Allah *Ta’ala* memberi pengetahuan tentang tata cara membuatnya, sehingga seseorang dapat menjangkau tempat tujuannya tersebut.

Safety riding merupakan Istilah yang mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. *Safety Riding* bisa juga diartikan sebagai cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain. Penguasaan kendaraan dan kondisi memegang peranan penting untuk keselamatan diri. Dengan amanat UU No. 22 tahun 2009 giat *Road Safety* merupakan kewajiban setiap orang untuk mampu memahami secara keseluruhan dari berbagai aspek.

Safety riding dalam UU no. 22 th. 2009 adalah aturan pemerintah yang harus ditaati segenap rakyat Indonesia, Terdapat banyak dalil yang menunjukkan perintah untuk mentaati pemerintah, selain dalam hal maksiat kepada Allah. Keahlian manusia dalam memproduksi suatu kendaraan canggih bukanlah semata-mata karena kecerdasannya. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang menunjang kemajuan berbagai alat transportasi masa kini, tidak lain karena karunia yang Allah *Ta'ala* berikan kepada kita. Jika bukan karena kehendak Allah *Ta'ala* atas makhluk-Nya untuk memahami ilmu-ilmu tersebut, tentu manusia tidak akan mampu memanfaatkan seongkok besi untuk membawa dirinya ke suatu tempat tujuan.

Dari pembahasan di atas dapat di lihat bahwasanya islam mengingatkan umatnya untuk selamat dalam berkendara dan Indonesia sendiri juga telah mengatur hal tersebut dalam undang undangnyanya sehingga keselamatan dalam berkendara sendiri bukan hanya memiliki satu aspek yang berhubungan dengan kesehatan melainkan juga berhubungan dengan ketaatan dalam ber agama dan bernegara.

Dilihat dari kasus kecelakaan di negara Indonesia jumlah kecelakaan lalu lintas jalan raya dari tahun ke tahun makin meningkat yakni pada tahun 2009 kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 62.960 kecelakaan, tahun 2010 mencapai 109.319 kecelakaan, tahun 2011 mencapai 109.776 kecelakaan, tahun 2012 mencapai 117.949 kecelakaan dan tahun 2013 mencapai 100.106 kecelakaan (Ditjen Hubdat, 2014:478).

Sehingga di lihat perlunya keselamatan berkendara di lihat dr segala sudut pandang aspek baik itu dr sudut pandang agama, negara dan kesehatan. Di kota

Medan sendiri berdasarkan data kecelakaan lalu lintas (laka lintas) Kepolisian Resor Kota Besar (porlestabes) Medan, selama tahun 2018 terjadi 1,212 kasus kecelakaan lalu lintas dan 2,189 kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas dan pada tahun 2019 meningkat menjadi 1,238 kasus kecelakaan lalu lintas, dan 1,560 kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas. dimana penyebabnya yang paling banyak adalah faktor kelalaian manusia dan lainnya. Kecelakaan terbanyak di dominasi oleh tipe kendaraan sepeda motor yaitu sebesar 1,606 pada tahun 2018 dan 1,414 pada tahun 2019 di banding dengan tipe kendaraan lainnya.

Menurut data kecelakaan lalu lintas porlestabes Medan, usia yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas adalah usia 16-25 tahun dengan total meninggal dunia sebanyak 24 jiwa, cedera berat sebanyak 31 jiwa dan cedera ringan sebanyak 68 jiwa pada tahun 2018 sedangkan pada tahun 2019 jumlah kasus meninggal dunia sebanyak 8 jiwa, cedera berat sebanyak 25 jiwa dan cedera ringan sebanyak 43 jiwa. Dan di lihat dari data wilayah kejadian kecelakaan lalu lintas pada daerah Percut Sei Tuan adalah lokasi atau wilayah kecelakaan lalu lintas yang banyak terjadi selama tahun 2019 yaitu sebesar 240 kecelakaan per tahunnya.

Ketika orang musyrik zaman dahulu serta sekarang tertimpa marabahaya saat berkendara Orang musyrik zaman dahulu, mereka memohon kepada Allah *Ta'ala* dengan penuh keikhlasan ketika kondisi genting meliputi dirinya saat berkendara. Bahkan orang musyrik zaman dulu, yang tadinya menyekutukan Allah *Ta'ala*, dengan serta-merta mereka meninggalkan sesembahan selain Allah demi mengharap pertolongan Allah atas marabahaya yang

menimpa mereka ketika berkendara di lautan. Hal ini Allah *Ta'ala* kabarkan dalam firman-Nya

أَنْ كَوَّادًا مَسَّكُمْ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِلَهُهُ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ أَغْرَضْتُمْ وَ
الْإِنْسَانُ كَفُورًا

“Dan apabila kamu ditimpa bahaya di lautan, niscaya hilang semua yang (biasa) kamu seru, kecuali Dia. Tetapi ketika Dia menyelamatkan kamu ke daratan, kamu berpaling (dari-Nya).” (QS. Al-Isra: 67)

Seperti inilah keadaan orang-orang musyrik zaman dahulu saat tertimpa kesulitan ketika naik kapal atau perahu di tengah lautan. Mereka mengikhlaskan ibadah hanya kepada Allah *Ta'ala* dan mengetahui bahwasanya Allah-lah satu-satunya yang bisa menyelamatkan mereka serta tidak ada sesembahan yang berhak disembah selain-Nya. Namun, manakala kondisi telah lapang (selamat sampai daratan), mereka pun kembali menyekutukan Allah dengan sesembahan mereka.

Adapun orang-orang musyrik zaman sekarang ini, sama saja bagi mereka antara kondisi susah ataupun senang, mereka senantiasa melakukan kemusyrikan. Bahkan ketika marahabahaya menimpa mereka ketika naik perahu atau kapal di lautan, semakin parah-lah kemusyrikan yang mereka lakukan dengan meminta pertolongan kepada sesembahan mereka selain Allah *Ta'ala*. Dan lebih-lebih lagi ketika selamat sampai daratan, mereka akan semakin mengagungkan sesembahan mereka -selain Allah- yang mereka yakini telah menyelamatkan mereka. Kondisi seperti ini disebabkan karena ketidak fahaman serta kebodohan akan hakikat tauhid yang melingkupi kebanyakan manusia zaman sekarang, *wal 'iyyadzu billah*.

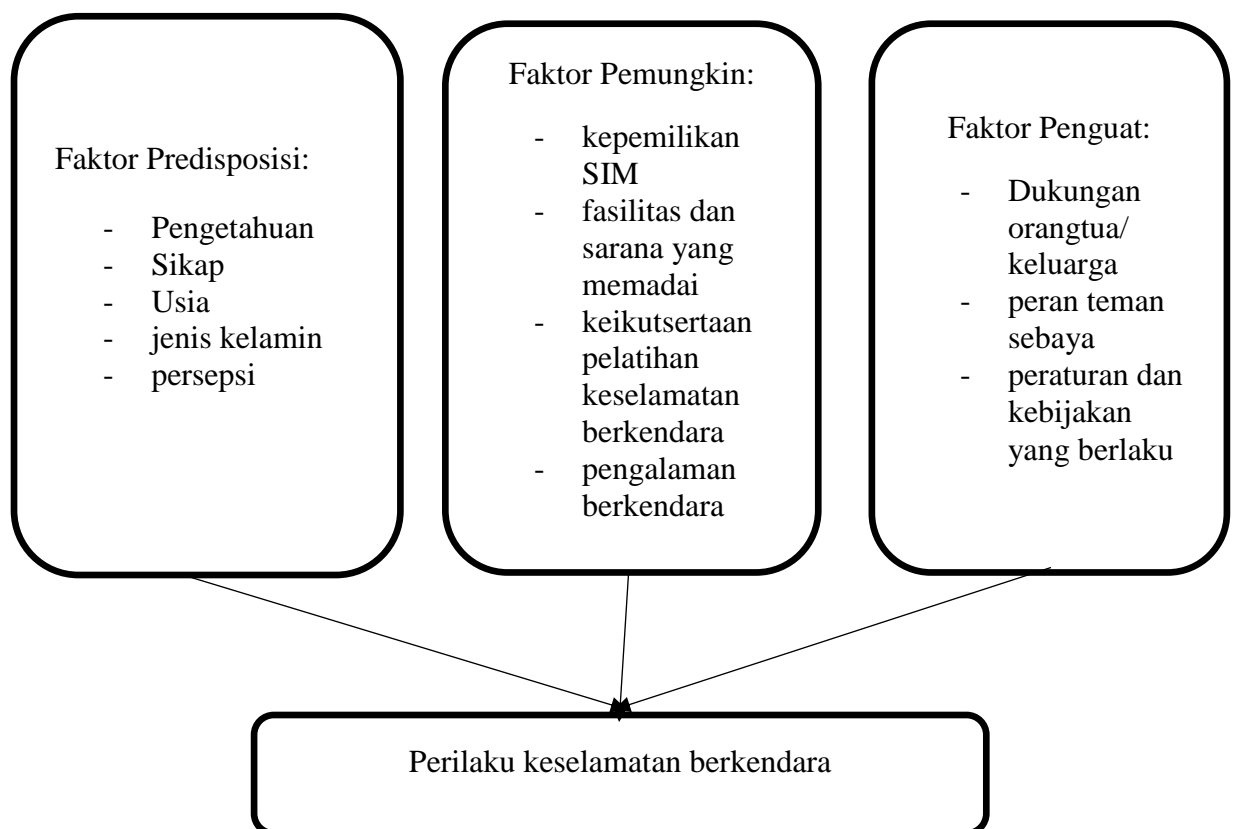
Mensyukuri nikmat Allah dengan Kendaraan yang kita gunakan sebagai fasilitas untuk dapat pergi ke suatu tempat merupakan suatu nikmat yang sepatutnya kita syukuri. Rasa syukur hamba terhadap Rabb yang telah memberinya karunia ditunjukkan melalui lisan berupa pujian dan sanjungan, dan juga melalui anggota badan dengan menundukkannya dalam ketaatan kepada Allah.

Dari kajian di atas kita dapat mengetahui bahwasanya Allah SWT telah mengatur setiap hal yang terjadi dan yang akan terjadi di dalam Al-Quran dan Hadis, di masa sekarang aturan tersebut juga telah ditetapkan dalam undang-undang dan di zaman sekarang juga telah banyak ustad- ustad bahkan ulama besar yang mendukung kuat undang-undang dan mengkaitkan dalam agama sehingga peranan ketua agama menyampaikan kajian dan fatwanya dalam keselamatan berkendara ke masyarakat lebih menguatkan persepsi masyarakat sehingga masyarakat dapat lebih berhati-hati dan hal tersebut juga berdampak pada kesehatan yang diharapkan akan menurunkan angka kecelakaan dan kematian terutama di kota Medan.

Berdasarkan kajian di atas tentang peranan agama dalam keselamatan berkendara dan dalam ilmu kesehatan sehingga di lihat perlu untuk mengetahui faktor- faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara khususnya pada remaja dewasa usia 16-25 tahun. Berdasarkan uraian di atas peneliti mengambil judul “Analisi Faktor Yang Berhubungan Dengan Prilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan”

2.7 Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis menunjukkan tentang pola pikir teoritis terhadap pemecahan masalah penelitian yang ditemukan. Kerangka teoritis didasarkan pada teori-teori yang relevan yang diambil sebagai dasar pemecahan masalah penelitian. Permasalahan yang akan diteliti yaitu mengenai Teori Lawrence Green merupakan teori tentang penentu (determinan) atau faktor yang mempengaruhi pembentukan perilaku. Terdiri dari faktor predisposisi, faktor pemungkin, dan faktor penguat. Sehingga, kerangka teoritis dalam penelitian ini dapat digambarkan pada Gambar 2.7

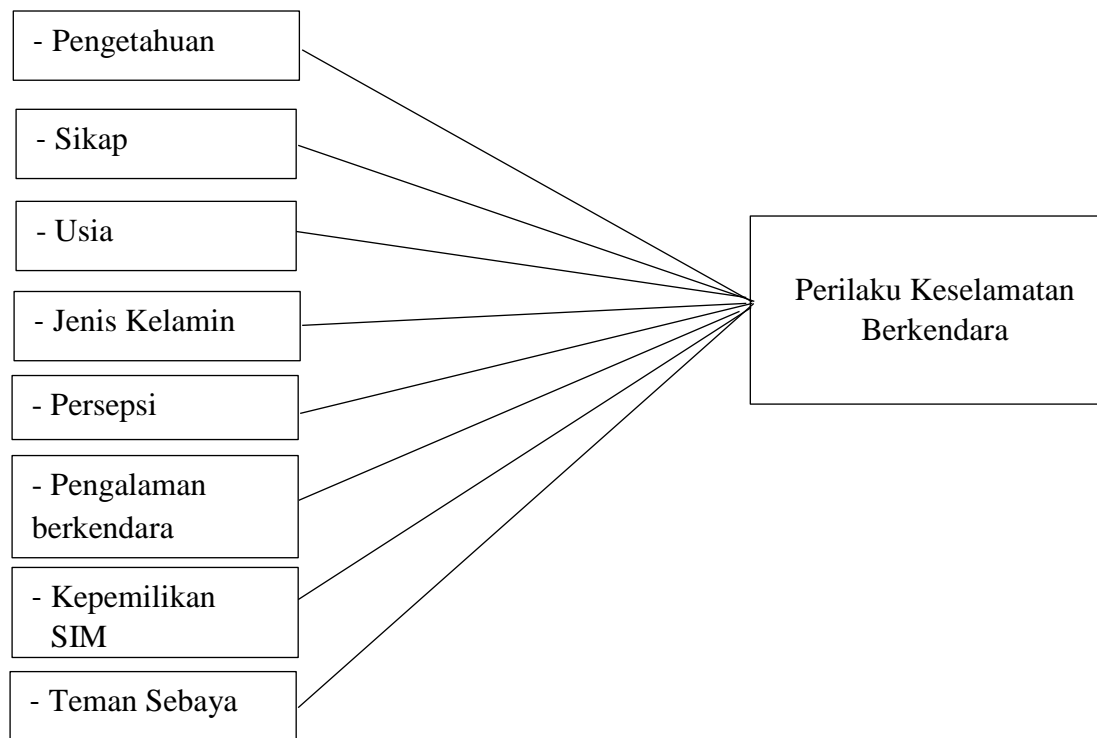


Gambar 2.7 Kerangka Teoritis

Sumber : Modifikasi Teori Lawrence Green dalam Soekidjo Notoatmodjo (2012), Hariza Adnani (2011), UU LLAJ No. 22 Tahun 2009, Departemen Perhubungan (2009), Mutiara Hikmatul (2016)

2.8 Kerangka Konsep Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan tinjauan pustaka yang telah di uraikan sebelumnya, maka analisis faktor perilaku keselamatan berkendara pada siswa/i MAN 1 Medan perlu di ketahui dan di teliti. Variabel yang di teliti dalam penelitian ini adalah pengetahuan, sikap, usia, jenis kelamin, persepsi, kepemilikan SIM, pengalaman berkendara dan Peran teman sebaya Sehingga, kerangka teoritis dalam penelitian ini dapat digambarkan pada Gambar 2.8



Gambar 2.8 kerangka konsep

2.6 Hipotesa Penelitian

Menurut Sekaren (2003) dalam Sukaria Sinulingga (2011), hipotesis adalah suatu pernyataan tentang hubungan logis antara dua variabel atau lebih yang dinyatakan dalam bentuk kuantitatif sehingga dapat diuji kebenarannya. Hipotesis dirumuskan atas dasar kerangka pikir yang merupakan jawaban sementara atas masalah yang dirumuskan. Hipotesis ada dua yaitu hipotesis nol (H_0) dan hipotesis statistik (H_a). Hipotesis nol adalah hipotesis negatif yang menyangkal jawaban sementara yang dirancang oleh peneliti yang harus diuji kebenarannya dengan analisa statistik. Sedangkan hipotesis statistik adalah rumusan hipotesis yang akan diuji kebenarannya melalui perhitungan statistik. Berdasarkan perumusan masalah dan kerangka konsep maka peneliti menetapkan hipotesis di dalam penelitian ini yaitu:

1. Ada hubungan pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
2. Ada hubungan sikap dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
3. Ada hubungan usia dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
4. Ada hubungan jenis kelamin dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
5. Ada hubungan persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
6. Ada hubungan pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.

7. Ada hubungan kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.
8. Ada hubungan Teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara siswa/i MAN 1 Medan.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Desain Penelitian

Penelitian tentang Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/i MAN 1 Medan ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif dengan jenis penelitian *Survei Analitik* dengan rancangan *Cross Sectional* di karenakan peneliti mengambil data dalam satu waktu.

Penelitian *cross sectional* merupakan suatu penelitian yang mempelajari suatu dinamika korelasi antara faktor yang berhubungan dengan suatu pendekatan, observasi atau mengumpulkan data dalam satu waktu tertentu.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Siswa/i MAN 1 Medan yang terletak di Jl. Williem Iskandar no 9b. Waktu penelitian ini dilakukan pada bulan Februari - Maret 2020.

3.3 Populasi dan Sample

3.3.1 Populasi

Populasi adalah kumpulan seluruh anggota dari objek yang akan diteliti. Populasi dapat berupa benda hidup ataupun benda mati, dimana sifat-sifatnya dapat diukur atau diamati. Algifari (2003). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh siswa/i kelas XII MAN 1 Medan yaitu sebanyak 14 kelas dengan jumlah siswa/i sebanyak 561 Siswa.

Tabel 3.1 Populasi Penelitian

No	Kelas	Siswa		Jumlah
		Pria	Wanita	
1.	XII MIA 01	18	32	50
2.	XII MIA 02	18	30	48
3.	XII MIA03	19	29	48
4.	XII MIA 04	17	31	48
5.	XII MIA 05	20	27	47
6.	XII MIA 06	18	31	49
7.	XII MIA 07	22	23	45
8.	XII MIA 08	19	21	40
9.	XII IIS 01	15	20	35
10.	XII IIS 02	18	18	36
11.	XII IIS 03	13	14	27
12.	XII IIS 04	12	15	27
13.	XII IIK 01	19	15	34
14.	XII IIK 02	12	15	27
Jumlah				561

3.3.2 Sampel

Sampel adalah objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. Dalam mengambil sampel penelitian ini digunakan cara atau teknik- teknik tertentu, sehingga sampel tersebut dapat mungkin mewakili populasinya. (Notoatmodjo, 2017).

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini berupa teknik *Cluster Random Sampling*. *Cluster Random Sampling* adalah metode pengambilan sampel secara acak berdasarkan dari gugus-gugus atau kelompok-kelompok unit yang kecil yang mewakili karakteristik dari populasi yang ada.

- a. Penelitian tentang Analisis Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan. Menurut laporan sekolah jumlah seluruh siswa/i yang ada di kelas XII sebanyak 561 siswa (N= 561)
- b. Sampel yang akan diambil sebesar 20% (n=112), dengan teknik gugus adalah mengambil 8 siswa per kelas dari 14 kelas yang ada di sekolah tersebut secara random.

$$\begin{aligned}
 n &= 20\% \times N \\
 &= 20\% \times 561 \\
 &= 112,2
 \end{aligned}$$

Tabel 3.2 Sampel Penelitian

No.	Kelas	Jumlah Siswa	Jumlah Sampel
1.	XII MIA 01	50	8
2.	XII MIA 02	48	8
3.	XII MIA03	48	8
4.	XII MIA 04	48	8
5.	XII MIA 05	47	8
6.	XII MIA 06	49	8
7.	XII MIA 07	45	8
8.	XII MIA 08	40	8
9.	XII IIS 01	35	8
10.	XII IIS 02	36	8
11.	XII IIS 03	27	8
12.	XII IIS 04	27	8
13.	XII IIK 01	34	8
14.	XII IIK 02	27	8
Jumlah		561	112

3.3.3 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel ini menggunakan metode *cluster random sampling* dimana pengambilan sampel secara *cluster random sampling* bukan terdiri dari unit individu, tetapi terdiri dari kelompok atau gugusan (*cluster*). Pengambilan sampel secara gugus, peneliti tidak mendaftarkan semua anggota atau unit yang ada di dalam populasi, tetapi cukup mendaftarkan banyaknya kelompok atau gugus yang ada di dalam populasi itu. Kemudian mengambil beberapa sampel

berdasarkan gugus-gugus tersebut (Notoatmodjo, 2018). Teknis pengambilan sampel secara *online* dikarenakan pada saat penelitian peneliti mendapatkan kendala yaitu terjadinya wabah pandemi COVID-19 yang mengharuskan peneliti dan seluruh masyarakat untuk tetap di rumah dan melakukan *Physical Distancing* sehingga peneliti dalam pengambilan kuesioner menggunakan kuesioner *online* yang di berikan kepada seluruh kelas XII dengan di pilihkan oleh guru wali kelas secara acak sebanyak 8 siswa dari setiap kelas XII di MAN 1 Medan dan mengumpulkannya melalui *fokus group whatsapp*.

3.3.4 Kriteria Sampel

Kriteria dalam pengambilan sampel terdiri dari:

1. Hanya kepada siswa/i yang telah duduk di kelas XII, karena pada kelas XII siswa/i telah memenuhi atau mencukupi umur dalam hal membawa kendaraan bermotor, memiliki identitas diri dan dapat membuat surat izin mengemudi.
2. Memiliki kendaraan bermotor dan membawa motor ke lingkungan sekolah.
3. Bersedia untuk mengisi kuesioner dengan baik dan sebenar-benarnya.
4. Di pilih oleh guru, karena teknik pengambilan sampel adalah random sampling dan sampel untuk tiap kelas adalah 8 siswa maka peneliti meminta agar guru yang bersangkutan dapat memilih siswa/i yang kiranya memenuhi kriteria di atas

3.4 Variabel Penelitian

3.4.1 Variabel bebas (independen)

Variabel bebas (independen) yaitu variabel yang mempengaruhi variabel lain. Dalam penelitian ini variabel independen meliputi Pengetahuan, sikap, usia, jenis kelamin, persepsi, pengalaman berkendara, kepemilikan SIM, fasilitas dan sarana, peran teman sebaya.

3.4.2 Variabel terikat (dependen)

Variabel terikat (dependen) yaitu variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain. Dalam penelitian ini variabel dependen adalah perilaku keselamatan berkendara.

3.5 Definisi Operasional

Tabel 3.3 Definisi Operasional

No	Uraian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Kriteria	Hasil Ukur	Skala
Variabel Independen dan Dependen						
1	Pengetahuan	Kemampuan responden untuk menjawab dengan benar pernyataan tentang keselamatan berkendara seperti pengertian, peraturan, alat pelindung diri (APD) ketika	Kuesioner	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable:</i> 1. Benar = 1 2. Salah = 0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i> 1. Benar = 0	0. Kurang (<56% jawaban benar) 1. Cukup (56- 75% jawaban benar) 2. Baik (76- 100% jawaban benar)	Ordinal

		berkendara, persiapan, saat dan pasca berkendara		2. Salah = 1		
2	Sikap	Respon berupa ungkapan, keyakinan dan kecenderungan responden untuk melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan keselamatan berkendara.	Kuesioner	<p>berupa pernyataan dengan alternatif jawaban</p> <p><i>Favourable:</i></p> <p>1. Sangat Setuju = 5</p> <p>2. Setuju = 4</p> <p>3. Ragu-ragu = 3</p> <p>4. Tidak setuju = 2</p> <p>5. Sangat tidak setuju = 1</p> <p>Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable:</i></p> <p>1. Sangat setuju = 1</p> <p>2. Setuju = 2</p> <p>3. Kurang setuju = 3</p> <p>4. Tidak setuju = 4</p> <p>5. Sangat tidak setuju = 5</p>	<p>0. Kurang baik</p> <p>Jika :</p> <p>$X \leq$ median/ mean</p> <p>1. Baik</p> <p>Jika :</p> <p>$X >$ media/ mean</p> <p>(jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median, jika data terdistribusi normal maka menggunakan mean)</p>	Ordinal
3.	Usia	satuan waktu yang mengukur waktu keberadaan	Kuesioner		<p>0. > 17 tahun</p> <p>1. < 17</p>	Nominal

		suatu benda atau makhluk, baik yang hidup maupun yang mati. Semisal, umur manusia dikatakan lima belas tahun diukur sejak dia lahir hingga waktu umur itu dihitung			tahun	
4.	Jenis kelamin	perbedaan bentuk, sifat, dan fungsi biologi laki-laki dan perempuan yang menentukan perbedaan peran mereka dalam menyelenggarakan upaya meneruskan garis keturunan.	Kuesioner		0. laki-laki 1. perempuan	Nominal
5.	Persepsi tentang keselamatan berkendara	Pandangan dari penilaian seseorang dalam menafsirkan keselamatan berkendara dalam berlalu lintas	Kuesioner	berupa pernyataan dengan alternatif jawaban <i>Favourable:</i> 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2	0. Negatif Jika : $X \leq$ median/ mean 1. Positif Jika : $X >$ median/ mean	Ordinal

			5. Sangat tidak setuju = 1	(jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median ,	
			Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable</i>		
			1. Sangat setuju = 1	jika data terdistribusi normal	
			2. Setuju = 2	maka menggunakan mean)	
			3. Kurang setuju = 3		
			4. Tidak setuju = 4		
			5. Sangat tidak setuju = 5		
6.	Kepemilikan SIM terhadap keselamatan berkendara	Ialah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor.	Kuesioner	0. Tidak Ada 1. Ada	Nominal
7.	Pengalaman berkendara	sesuatu yang pernah dialami,	Kuesioner	0. <2 tahun	Nominal

		dijalani maupun dirasakan, baik sudah lama maupun yang baru saja terjadi yang berhubungan dengan berkendara			1. > 2 tahun	
8.	Peran Teman Sebaya terhadap keselamatan berkendara	. Dukungan atau pengaruh teman dalam perilaku keselamatan berkendara.	Kuesio ner	Kuesioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban <i>Favourable:</i> 1. Ya = 1 2. Tidak = 0 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable:</i> 1. Ya = 0 2. Tidak = 1	0. Tidak Mendukun g Jika : $X \leq$ median/ mean 1. Mendukun g Jika : $X >$ median/ mean (jika data tidak terdistribusi normal maka mengguna kan median , jika data terdistribusi normal maka mengguna kan mean)	Ordinal

9.	Perilaku Keselamatan berkendara	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara.	Kuesioner	Kuesioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban <i>Favourable:</i> 1. Selalu = 5 2. Sering = 4 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 2 5. Tidak pernah = 1 Sedangkan alternatif jawaban <i>unfavourable:</i> 1. Selalu = 1 2. Sering = 2 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 4 5. Tidak pernah = 5	0. Tidak Aman Jika : $X \leq$ median/mean 1. Aman Jika : $X >$ median/mean (jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median , jika data terdistribusi normal maka menggunakan mean)	Ordinal
----	---------------------------------	---	-----------	---	---	---------

3.6 Aspek Pengukuran

A. Perilaku

Prilaku ini bisa diukur dengan membagikan skor terhadap kuesioner yang sudah diberi bobot. Jumlah statment sebanyak 12 dari total skor sebanyak 12. Ada pula kriteria statment prilaku memiliki 2 opsi dengan pemberian skor bagaikan berikut:

- a. Skor jawaban pernyataan *favorable* yaitu :
 1. Benar, dengan skor 1
 2. Salah, dengan skor 0
- b. Skor jawaban pernyataan *unfavorable* yaitu :
 1. Benar, dengan skor 0
 2. Salah, dengan skor 1

Berdasarkan kriteria pemberian skor, menurut (Arikunto, 2013) tingkat perilaku dikategorikan dengan skala pengukuran sebagai berikut :

0. Kurang (<56% jawaban benar)
1. Cukup (56- 75% jawaban benar)
2. Baik (76- 100% jawaban benar)

B. Sikap

Sikap ini bisa diukur dengan membagikan skor terhadap kuesioner yang sudah diberi bobot. Jumlah persoalan sebanyak 7 dari total skor sebanyak 7. Ada pula kriteria persoalan tingkatan perilaku memiliki 2 opsi dengan pemberian skor bagaikan berikut (Sugiyono, 2012) :

- a. Skor jawaban pertanyaan *favorable* yaitu :

1. Sangat Setuju = 5
2. Setuju = 4
3. Ragu-ragu = 3
4. Tidak setuju = 2
5. Sangat tidak setuju = 1

b. Skor jawaban *unfavorable* yaitu :

1. Sangat setuju = 1
2. Setuju = 2
3. Kurang setuju = 3
4. Tidak setuju = 4
5. Sangat tidak setuju = 5

Berdasarkan kriteria pemberian skor tingkat sikap dikategorikan dengan skala pengukuran, sikap dikategorikan dalam 2 kategori yaitu :

0. Kurang baik Jika : $X \leq \text{median} / \text{mean}$

1. Baik Jika : $X > \text{median} / \text{mean}$

(jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median, jika data terdistribusi normal maka menggunakan mean)

C. Persepsi

Persepsi bisa diukur dengan membagikan skor terhadap kuesioner yang sudah diberi bobot. Jumlah persoalan sebanyak 7 dari total skor sebanyak 7. Ada pula kriteria persoalan tingkatan Persepsi memiliki 2 pilihan dengan pemberian skor sebagai berikut (Sugiyono, 2012):

a. Skor jawaban pertanyaan *favorable* yaitu :

1. Sangat Setuju = 5
2. Setuju = 4
3. Ragu-ragu = 3
4. Tidak setuju = 2
5. Sangat tidak setuju = 1

b. Skor jawaban *unfavorable* yaitu :

1. Sangat setuju = 1
2. Setuju = 2
3. Kurang setuju = 3
4. Tidak setuju = 4
5. Sangat tidak setuju = 5

Berdasarkan kriteria pemberian skor tingkat persepsi dikategorikan dengan skala pengukuran Persepsi dikategorikan dalam 2 kategori yaitu :

0. Negatif Jika : $X \leq \text{median} / \text{mean}$

1. Positif Jika : $X > \text{median} / \text{mean}$

(jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median, jika data terdistribusi normal maka menggunakan mean)

D. Peran Teman Sebaya

Peran teman sebaya bisa diukur dengan membagikan skor terhadap kuesioner yang sudah diberi bobot. Jumlah persoalan sebanyak 7 dari total skor sebanyak 7. Ada pula kriteria persoalan Peran teman sebaya memiliki 2 opsi dengan pemberian skor bagaikan berikut (Sugiyono, 2012) :

a. Skor jawaban pertanyaan *favorable* yaitu :

1. Ya = 1
2. Tidak = 0

b. Skor jawaban *unfavorable* yaitu :

1. Ya = 0
2. Tidak = 1

Berdasarkan kriteria pemberian skor tingkat Peran teman sebaya dikategorikan dengan skala pengukuran, Peran teman sebaya dikategorikan dalam 2 kategori yaitu :

0. Tidak Mendukung Jika : $X \leq \text{median/ mean}$

1. Mendukung Jika : $X > \text{median/ mean}$

(jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median, jika data terdistribusi normal maka menggunakan mean)

E. Prilaku Keselamatan Berkendara

Prilaku Keselamatan Berkendara bisa diukur dengan membagikan skor terhadap kuesioner yang sudah diberi bobot. Jumlah persoalan sebanyak 6 dari total skor sebanyak 6. Ada pula kriteria persoalan prilaku keselamatan berkendara memiliki 2 opsi dengan pemberian skor bagaikan berikut:

a. Skor jawaban pertanyaan *favorable* yaitu :

1. Selalu = 5
2. Sering = 4
3. Kadang-kadang = 3
4. Hampir tidak pernah = 2
5. Tidak pernah = 1

b. Skor jawaban *unfavorable* yaitu :

1. Selalu = 1
2. Sering = 2
3. Kadang-kadang = 3
4. Hampir tidak pernah = 4
5. Tidak pernah = 5

Berdasarkan kriteria pemberian skor perilaku keselamatan berkendara dikategorikan dengan skala pengukuran, perilaku keselamatan berkendara dikategorikan dalam 2 kategori yaitu :

0. Tidak Aman Jika : $X \leq \text{median} / \text{mean}$

1. Aman Jika : $X > \text{median} / \text{mean}$

(jika data tidak terdistribusi normal maka menggunakan median, jika data terdistribusi normal maka menggunakan mean)

3.7 Teknik Pengumpulan Data

3.7.1 Jenis Data

Jenis data dalam penelitian ini adalah :

1. Data Primer

Menurut Ruslan (2006), Data primer merupakan informasi yang dikumpulkan secara langsung dari sumbernya serta diolah sendiri oleh lembaga bersangkutan buat dimanfaatkan. Data primer diperoleh dengan metode membagikan kuesioner kepada siswa/i MAN1 Medan.

2. Data Sekunder

Menurut Ruslan (2006), Data sekunder merupakan informasi riset yang diperoleh secara tidak langsung lewat media perantara(dihasilkan pihak lain) ataupun digunakan oleh lembaga yang lain yang bukan ialah pengolahnya, namun dimanfaatkan dalam sesuatu riset tertentu. Data sekunder dalam penelitian ini didapat dari MAN1 Medan, Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan, jurnal, skripsi terkait, buku-buku referensi yang terkait, penelusuran internet dan artikel media elektronik.

3.7.2 Alat atau Instrument Penelitian

Menggunakan Kuesioner yang telah di validasi oleh penelitian sebelumnya, memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan kepada siswa/i MAN1 Medan yang telah ditetapkan sebagai sampel atau responden penelitian.

3.8 Prosedur, Manajemen dan Analisis Data

Menggunakan Kuesioner yang telah di validasi oleh penelitian sebelumnya, memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan kepada siswa/i MAN1 Medan yang telah ditetapkan sebagai sampel atau responden penelitian.

3.8.1 Manajemen Pengolahan Data

1. Editing

Ialah aktivitas buat melaksanakan pengecekan isian formulir ataupun kuesioner apakah jawaban yang terdapat di kuesioner telahenuhi 4 kriteria bagaikan berikut:

- a. Lengkap, seluruh persoalan sudah terisi jawabannya.
- b. Jelas, jawaban dari persoalan di tulis dengan huruf yang jelas.

- c. Relevan, jawaban yang di isi apakah sudah relevan dengan pertanyaan.
- d. Tidak berubah- ubah, apakah antara sebagian persoalan yang berkaitan isi jawabannya tidak berubah- ubah.

2. *Coding*

Ialah aktivitas merubah informasi dalam wujud huruf jadi informasi berupa angka/ bilangan. Khasiat coding merupakan antuk memudahkan pada dikala analis informasi serta pula memesatkan pada dikala entry informasi..

3. *Processing*

Sesudah seluruh kuesioner terisi penuh serta benar, dan telah melewati pengkodean, hingga langkah berikutnya merupakan memproses informasi supaya informasi yang telah di entry bisa di analisis. Pemrosesan informasi di jalani dengan metode meng- entry informasi dari kuesioner ke dalam SPSS.

4. *Cleaning* (Pembersihan Data)

Adalah Merupakan aktivitas pengecekan kembali informasi yang telah di *entry* apakah terdapat kesalahan atau tidak. Cara meng- *cleaning* data sebagai berikut

- a. Mengetahui *missing* informasi, triknya dengan melaksanakan list(distribusi frekuensi) dari variabel yang terdapat.
- b. Mengenali variasi informasi, hendak di tahu apakah informasi yang di entry benar ataupun salah, triknya dengan mengetahui dengan menghasilkan distribusi frekuensi tiap- tiap variabel.

- a. Mengenali konsistensi informasi, triknya dengan menghubungkan 2 variabel.

3.8.2 Analisis Univariat

Analisis Univariat dicoba terhadap masing- masing variabel yang bertujuan buat menarangkan ataupun mendeskripsikan ciri tiap Variabel riset (Notoatmodjo, 2017). Analisis Univariat digunakan buat mengetahui persentase identitas responden ditinjau dari pengetahuan dan sikap siswa/i dengan prilaku keselamatan berkendara. Setelah didapat hasil persentase kemudian hasil persentase dimasukkan dalam tabel tabulasi data.

3.8.3 Analisis Bivariat

Analisis bivariat merupakan analisis yang mengaitkan suatu variabel independen serta variabel dependen. Informasi yang didapat dari kedua variabel ialah informasi kategorik. Maka, uji statistik menggunakan uji *chi-square* yang bertujuan untuk menguji adanya hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan prilaku keselamatan berkendara pada siswa MAN 1 Medan.

Untuk mengenali apakah terjadi hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat maka menggunakan *p value* yang dibandingkan dengan tingkat kesalahan(*alpha*) yang digunakan yaitu 5% atau 0.05. Apabila $p\ value \leq 0,05$ H_a (hipotesis penelitian) diterima, maka hipotesis teruji yang berarti ada hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan prilaku keselamatan berkendara pada siswa MAN 1 Medan. Apabila $p\ value \geq 0,05$ H_o diterima (hipotesis penelitian) ditolak, maka tidak ada hubungan tingkat pengetahuan dan sikap dengan prilaku keselamatan berkendara pada siswa MAN 1 Medan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

MAN 1 Medan, merupakan salah satu Madrasah Aliyah Negeri yang ada di Provinsi Sumatera Utara, Indonesia bermotto "ikhlas beramal" bertaraf Internasional berakreditasi "A". MAN 1 Medan berdiri Pada tahun tahun 1980 dan 1981 dan telah di bangun gedung MAN Medan di Jalan Williem Iskandar.

Penelitian dilakukan secara *online* di karenakan pada saat penelitian peneliti mendapatkan kendala yaitu terjadinya wabah pandemi COVID-19 yang mengharuskan peneliti dan seluruh masyarakat untuk tetap di rumah dan melakukan *Physical Distancing* sehingga peneliti dalam pengambilan kuesioner menggunakan kuesioner *online* yang di berikan kepada seluruh kelas XII dengan diambil secara acak 8 siswa dari setiap kelas XII di MAN 1 Medan dan mengumpulkannya melalui *fokus grup whatsapp* dengan jumlah siswa yang diteliti sebanyak 112 orang.

4.1.2 Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang berjudul Analisis faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/i MAN 1 medan diperoleh data mengenai karakteristik responden sebagai berikut :

A. Jenis kelamin

Tabel 4.1 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-Laki	35	31,3
Perempuan	77	68,8
Jumlah	112	100

Dari tabel 4.1 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden berjenis kelamin laki-laki berjumlah 35 orang (31,3%), dan responden yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 77 orang (68,8%).

B. Umur

Tabel 4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Umur

Usia	Frekuensi	Persentase (%)
<17 tahun	25	22,3
≥17 tahun	87	77,7
Jumlah	112	100

Dari tabel 4.2 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden dengan usia <17 tahun berjumlah 25 orang (22,3%), dan responden dengan usia ≥ 17 tahun berjumlah 87 orang (77,7%).

4.1.3 Analisa Univariat

a. Pengetahuan

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Siswa/I Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Pengetahuan	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang	2	1,8
Cukup	19	17,0
Baik	91	81,3
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.3 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden dengan pengetahuan yang kurang berjumlah 2 orang (1,8%), responden dengan pengetahuan yang cukup berjumlah 19 orang (17,0%) dan responden dengan pengetahuan yang baik berjumlah 91 orang (81,3%).

b. Sikap

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Sikap Siswa/I Tentang Perilaku

Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Sikap	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang	55	49,1
Baik	57	50,9
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.4 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden dengan sikap yang kurang berjumlah 55 orang (49,1%), dan responden dengan sikap yang baik berjumlah 57 orang (50,9%).

c. Persepsi

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Persepsi Siswa/I Tentang Perilaku

Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Persepsi	Frekuensi	Persentase (%)
Negatif	57	50,9
Positif	55	49,1
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.5 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden dengan persepsi negatif berjumlah 57 orang (50,9%), dan responden dengan persepsi positif berjumlah 55 orang (49,1%).

d. Kepemilikan SIM

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Kepemilikan SIM Siswa/I Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Kepemilikan SIM	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak ada	93	83,0
Ada	19	17,0
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.6 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden yang tidak memiliki SIM berjumlah 93 orang (83,0%), dan responden yang memiliki SIM berjumlah 19 orang (17,0%).

e. Pengalaman Berkendara

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Pengalaman Berkendara Siswa/I Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Pengalaman Berkendara	Frekuensi	Persentase (%)
≤ 2 tahun	51	45,5
> 2 tahun	61	54,5
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.7 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden yang memiliki pengalaman berkendara ≤ 2 tahun berjumlah 51 orang (45,5%), dan responden yang memiliki pengalaman berkendara > 2 tahun berjumlah 61 orang (54,5%).

f. Peran Teman Sebaya

Tabel 4.8 Distribusi Frekuensi Peran Teman Sebaya Siswa/I Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Peran Teman Sebaya	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak mendukung	65	58,0
Mendukung	47	42,0
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.8 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden yang memiliki pengalaman berkendara ≤ 2 tahun berjumlah 51 orang (45,5%), dan responden yang memiliki pengalaman berkendara > 2 tahun berjumlah 61 orang (54,5%).

g. Perilaku Keselamatan Berkendara

Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Perilaku Keselamatan Berkendara Siswa/I Tentang Perilaku Keselamatan Berkendara Di MAN 1 Medan

Perilaku	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak aman	55	49,1
Aman	57	50,9
Jumlah	112	100

Berdasarkan tabel 4.9 di atas didapatkan informasi dari 112 responden, diketahui responden yang memiliki perilaku tidak aman dalam keselamatan berkendara berjumlah 55 orang (49,1%), sedangkan responden

yang memiliki perilaku aman dalam keselamatan berkendara berjumlah 57 orang (50,9%).

4.1.4 Analisis Bivariat

Tabel 4.10 Hasil Analisis Bivariat

No	Variabel uji	Perilaku Keselamatan Berkendara						P value	OR 95% CI
		Tidak aman		Aman		Total			
		n	%	n	%	n	%		
1	Pengetahuan							0,039	2,917 (1,156- 7,360)
	Cukup	14	63,2	7	36,8	19	100		
	Baik	41	45,1	50	54,9	91	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
2	Sikap							0,003	3,238 (1,494- 7,014)
	Kurang	35	63,6	20	36,4	55	100		
	Baik	20	35,1	37	64,9	57	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
3	Usia							0,900	0,945 (0,388- 2,300)
	<17 tahun	12	48,0	13	52,0	25	100		
	≥17 tahun	43	49,4	44	50,6	87	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
4	Jenis Kelamin							0,939	0,969 (0,436- 2,156)
	Laki-laki	17	48,6	18	51,4	35	100		
	Perempuan	38	49,4	39	50,6	77	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
5	Persepsi							0,009	2,784 (1,295- 5,987)
	Negatif	35	61,4	22	38,6	57	100		
	Positif	20	36,4	35	63,6	55	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
6	Kepemilikan SIM							0,002	11,263 (2,459- 51,576)
	Tidak ada	53	57,0	40	43,0	93	100		
	Ada	2	10,5	17	89,5	19	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
7	Pengalaman Berkendara							0,692	0,860 (0,409- 1,811)
	≤2 tahun	24	47,1	27	52,9	51	100		
	>2 tahun	31	50,8	30	49,2	61	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		
8	Peran Teman Sebaya							0,002	3,413 (1,547- 7,529)
	Tidak mendukung	40	61,5	25	38,5	65	100		
	Mendukung	15	31,9	32	68,1	47	100		
	Jumlah	55	49,1	57	50,9	112	100		

1. Hubungan pengetahuan terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Tidak terdapat hubungan antara Pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\ value = 0,039 < \alpha_{0,05}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap partisipasi siswa. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 2,917 > 1$. Artinya responden dengan pengetahuan tidak baik berisiko 2,9 kali berperilaku partisipasi tidak baik dibandingkan responden dengan pengetahuan baik.

2. Hubungan Sikap terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\ value = 0,003 < \alpha_{0,05}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 3,238 > 1$. Artinya responden dengan sikap kurang berisiko 3,2 memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden dengan sikap yang baik.

3. Hubungan Usia terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Tidak terdapat hubungan antara usia dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P\ value = 0,900 > \alpha_{0,05}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara sikap terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi

MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 0,945 < 1$. Artinya usia bukan merupakan faktor risiko perilaku keselamatan berkendara.

4. Hubungan Jenis Kelamin terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Tidak terdapat hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P \text{ value} = 0,939 > \alpha_{0,05}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 0,969 < 1$. Artinya jenis kelamin bukan merupakan faktor risiko perilaku keselamatan berkendara.

5. Hubungan Persepsi terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Terdapat hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P \text{ value} = 0,009 < \alpha_{0,05}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara persepsi terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 2,784 > 1$. Artinya responden dengan persepsi negatif berisiko 2,7 kali memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden dengan persepsi yang baik.

6. Hubungan Kepemilikan SIM terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Terdapat hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan *Chi square* diperoleh nilai $P \text{ value} = 0,002 < \alpha_{0,05}$, maka H_0

diterima dan H_0 ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 11,263 > 1$. Artinya responden yang tidak memiliki SIM berisiko 11,2 kali memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden yang memiliki SIM.

7. Hubungan Pengalaman Berkendara terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Tidak terdapat hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan Chi square diperoleh nilai $P \text{ value} = 0,692 > \alpha 0,05$, maka H_a ditolak dan H_0 diterima, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara pengalaman berkendara terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 0,860 < 1$. Artinya pengalaman berkendara bukan merupakan faktor risiko perilaku keselamatan berkendara.

8. Hubungan Peran Teman Sebaya terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara

Terdapat hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Hasil uji statistik menggunakan Chi square diperoleh nilai $P \text{ value} = 0,002 < \alpha 0,05$, maka H_a diterima dan H_0 ditolak, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara peran teman sebaya terhadap perilaku keselamatan berkendara pada siswa/siswi MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 3,413 > 1$. Artinya responden dengan peran teman sebaya yang tidak mendukung

berisiko 3,4 kali memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden dengan peran teman sebaya yang mendukung.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Pengetahuan

Hasil dari uji analisis menampilkan bahwasanya tidak ada ikatan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 2,917 > 1$. Maksudnya responden dengan pengetahuan tidak baik berisiko 2,9 kali berperilaku partisipasi tidak baik dibandingkan responden dengan pengetahuan baik.

Hasil riset ini sejalan dengan riset yang di lakukan oleh Destina Maharani (2016) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku remaja berkendara sepeda motor di sepanjang ruas jalan Mataram-rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016, di dapat kalau bersumber pada *uji statistik* menampilkan tidak ada ikatan yang bermakna antar pengetahuan dengan sikap berkendara sepeda motor.

Perihal ini cocok dengan teori Green (2005) yang menarangkan bahwa kenaikan atau keahlian dalam memahami senantiasa menimbulkan pergantian perilaku. Hasil ini juga sesuai dengan peneitian yang di lakukan Utari (2010) tentang *Safety Riding*, bahwasanya tidak terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan perilaku Safety riding yang artinya semakin tinggi tingkat pengetahuan responden maka belum tentu semakin aman perilaku responden dalam berkendara sepeda motor.

Hasil riset ini tidak sejalan dengan riset yang dilakukan oleh Andi balladho dkk (2016) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016, di dapat bahwa dari 100 responden , dengan pengetahuan yang lumayan cukup serta mempunyai perilaku *Safety Riding* yang baik sebesar 69%, dan dengan perilaku *Safety Riding* buruk sebesar 22,4%. Sebaliknya dengan pengetahuan yang kurang yang mempunyai perilaku *Safety Riding* yang baik sebesar 1,7% dan dengan perilaku *Safety Riding* yang kurang baik sebesar 4%

Menurut Notoatmodjo (2010) pada dasarnya pengetahuan ialah hasil ketahu dari manusia terhadap sesuatu, dan ini terjalin sehabis orang melaksanakan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan bisa berwujud lewat panca indra manusia, ialah indra penglihatan, penciuman, rasa dan raba. Dari hasil indra tersebut, orang dapat menciptakan pengetahuan yang dipengaruhi oleh seberapa sering individu tersebut memperhatikan suatu objek tertentu.

4.2.2 Sikap

Hasil dari uji analisis menunjukkan bahwasanya terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis didapat $OR = 3,238 > 1$. maksudnya responden dengan sikap tidak terlalu berisiko 3,2 memiliki perilaku yang buruk dalam berkendara dibandingkan responden dengan sikap yang baik.

Hasil penelitian ini sejalan dengan riset yang dilakukan oleh Rendri Hendrawan (2019) mengenai hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA di kota Surakarta, didapat bahwasannya Responden yang memiliki sikap baik yang tinggi yaitu sebesar 218 responden (54,5%) dan memiliki sikap yang rendah sebanyak 128 responden (45,5%), Hasil uji statistik menampilkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA di kota Surakarta dengan nilai $p\text{-value } 0,03 < 0,05$.

Hasil riset ini sejalan dengan riset yang dilakukan oleh Destina Maharani (2016) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku remaja berkendara sepeda motor di sepanjang ruas jalan Mataram-rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016, di dapat bahwasannya hasil analisa tabel silang membuktikan bahwa lebih banyak responden yang memiliki sikap negatif terhadap berkendara sepeda motor juga memiliki perilaku yang negatif dalam berkendara sepeda motor yaitu sebesar 62%. Hasil tersebut didukung dengan hasil uji statistik yang menampilkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara sikap dengan perilaku pencegahan kecelakaan bermotor.

4.2.3 Usia

Hasil dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya tidak terdapat hubungan antara usia dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 0,945 < 1$.

Artinya usia bukan merupakan faktor risiko perilaku keselamatan berkendara.

Hasil riset ini sejalan dengan riset yang di jalani oleh Nova Mega (2017) tentang hubungan antara faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara. di dapat bahwasanya berdasarkan hasil analisis uji statistik Chi Square mendapatkan p -value 0,721 ($p > 0,05$). Hingga bisa di simpulkan bahwa tidak di temukan terdapatnya hubungan yang signifikan antara usia dengan perilaku keselamatan berkendara pada responden kelas 2 SMK PGRI 4 Surabaya.

Hasil riset ini sejalan dengan teori Rukhfiati (2010) yang menyatakan bahwa umur seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, sepatutnya bila pengendara yang berusia di atas 30 tahun lebih matang serta lebih pengalaman dalam berperilaku mengenai sepeda motor dari pada pengendara yang berusia di bawah 30 tahun.

4.2.4 Jenis Kelamin

Hasil dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 0,969 < 1$. Artinya jenis kelamin bukan merupakan faktor risiko perilaku keselamatan berkendara.

Hasil riset ini sejalan dengan hasil riset yang di jalani oleh Destina Mahariani (2016) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku

remaja berkendara sepeda motor di sepanjang ruas jalan Matraman – Rawamangun Jakarta timur tahun 2016. Di peroleh bahwasanya berdasarkan hasil analisis sebanyak 34(46,6%)responden pria berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor sedangkan sebanyak 18 (46,2%) responden wanita berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor, berdasarkan uji statistik di peroleh nilai *P value* sebesar 1. Hasil ini menampilkan > 0.05 yang berarti pada $\alpha=5\%(0.05)$ tidak terdapat ikatan yang bermakna antara jenis kelamin dengan perilaku berkendara sepeda motor.

4.2.5 Persepsi

Hasil dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya terdapat hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 2,784 > 1$. Artinya responden dengan persepsi negatif berisiko 2,7 kali memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden dengan anggapan yang baik.

Hasil riset ini sejalan dengan hasil riset yang di jalani oleh Mutiara Hikmatul (2016) tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada mahasiswa. Di dapat bahwasanya hasil analisis menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES dengan nilai *p-value* = 0,022. Responden yang mempunyai persepsi buruk mengenai perilaku keselamatan

berkendara (*Safety Riding*) sebesar 64,1% sedangkan responden yang memiliki persepsi baik sebesar 48,6%.

4.2.6 Kepemilikan SIM

Hasil dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya terdapat hubungan kepemilikan SIM dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 11,263 > 1$. Artinya responden yang tidak memiliki SIM berisiko 11,2 kali memiliki perilaku yang tidak aman dalam berkendara dibandingkan responden yang memiliki SIM.

Hasil riset ini sejalan dengan riset Andar Sri Sumantri (2018) tentang Studi Keterampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna STRIMART “AMNI” Semarang. Didapat bahwasanya pengaruh keterampilan berkendara tersebut seperti keterampilan dalam menjalankan sepeda motor di jalan raya, dan juga kepemilikan SIM C, mengikuti pelatihan tentang keselamatan berkendara dan harus memiliki percaya diri tinggi ini mempengaruhi perilaku aman saat berkendara sepeda motor seseorang khususnya taruna-taruni di STIMART “AMNI” Semarang.

Hasil riset ini tidak sejalan dengan riset Nova Mega (2017) tentang hubungan Antara faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara. Di peroleh bahwasanya bersumber hasil analisis *Chi Square* di dapat bahwa *p-value* 0,499 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepemilikan SIM C dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar SMK PGRI 4 Surabaya.

4.2.7 Pengalaman Berkendara

Hasil dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya tidak ada hubungan yang signifikan antara pengalaman berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis diperoleh $OR = 0,860 < 1$. Maksudnya pengalaman berkendara bukan merupakan faktor risiko perilaku keselamatan berkendara.

Hasil riset ini sejalan dengan riset Lovely, Lisan (2019) tentang Efek Usia , Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap *Driver Behavior* Pengendara Sepeda Motor. Di peroleh bahwasanya terdapat korelasi negatif antara pengalaman berkendara lalu lintas, semakin lama pengalaman berkendara pengemudi maka akan semakin rendah tingkat pelanggaran yang dilakukan. Ini berarti pengemudi yang baru bisa mengemudi dalam waktu setahun dua tahun mempunyai tingkat pelanggaran yang lebih tinggi karena belum banyak mengetahui aturan dalam lalu lintas.

Hasil riset ini sejalan dengan riset Rizal Khakim (2016) tentang Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku *Safety Riding*. Di peroleh bahwasanya tidak di temukannya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku Safety riding ($p\text{-value} = 0,487$). Tidak di temukan hubungan dengan variabel ini di karenakan kala seseorang memiliki pengalaman berkendara yang lama namun masih melakukan tindakan yang tidak aman dikala berkendara, bisa jadi telah terbiasa dengan mengendarai secara tidak aman dan faktor lainnya seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara tidak aman, sehingga walaupun telah mempunyai pengalaman yang baik maupun sudah

lama mengendarai sepeda motor, tetapi tetap saja masih melakukan perilaku tidak aman dikala berkendara.

4.2.8 Peran Teman Sebaya

Hasil dari analisis di atas menunjukkan bahwasanya tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara pada Siswa/I MAN 1 Medan. Dari hasil analisis didapat $OR = 3,413 > 1$. Maksudnya responden dengan peran teman sebaya yang tidak mendukung berisiko 3,4 kali memiliki perilaku yang tidak *safety* dalam berkendara dibandingkan responden dengan peran teman sebaya yang menunjang.

Hasil riset ini sejalan dengan hasil dari riset yang di jalani oleh Mutiara Hikmatul (2016) tentang faktor yang berhubungan dengan keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada mahasiswa. Di dapat bahwasanya ada hubungan yang signifikan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada mahasiswa FMIPA UNNES dengan nilai $p\text{-value} = 0,043$. Responden yang mempunyai peran teman sebaya tidak menunjang mengenai perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) 61,7% tidak aman dalam berkendara, sebaliknya responden yang mempunyai peran teman sebaya mendukung 50% berperilaku aman dalam berkendara.

4.3 Kajian Integritas Keislaman

Sikap dalam sudut pandang islam dapat diartikan sebagai keadaan jiwa dalam berpendapat, berfikir, berperilaku, dan lainnya yang merupakan reaksi dari berbagai macam aspek fisik dan non fisik. Kata sikap berarti tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Maka dapat disimpulkan sikap dalam islam merupakan segala tindakan serta ucapan yang berkaitan dengan agama islam serta dilakukan karena adanya kepercayaan terhadap Allah SWT serta kewajiban-kewajiban yang berkaitan dengan agama.

Persepsi dalam sudut pandang islam merupakan suatu proses kognitif yang dialami individu dalam memahami informasi baik melalui mata, telinga, hidung, dan hati. Maka dapat disimpulkan persepsi dalam islam merupakan pemahan informasi baik melalui panca indra serta pemahaman informasi melalui hati dan akal.

Dari hasil yang didapat bahwasanya terdapat beberapa faktor yang berpengaruh terhadap keselamatan berkendara pada siswa/i Man 1 Medan yaitu faktor sikap, persepsi, Kepemilikan SIM, dan peran teman sebaya. Dapat diketahui dari hasil tersebut berlingkup pada ketaatan dalam berkendara, ketaatan sendiri menurut pandangan islam memiliki arti tunduk dan patuh terhadap perintah Allah SWT, Rasul Allah dan ulil Amri (pemimpin). Sehingga ketetapan dalam berkendara juga merupakan salah satu bagian ketaatan yang dianjurkan oleh Allah SWT, dalam hal ini sikap ketaatan dan disiplin masyarakat terhadap Ulil Amri (pemerintah) dan juga para ulama, dan demikian diwajibkan kepada orang beriman untuk taat kepada Allah, Rasul-Nya dan Ulil Amri sebagaimana dijabarkan dalam Al-Quran surah An-Nisa Ayat 59.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Bersumber pada hasil riset serta ulasan yang sudah dijabarkan tadinya, hingga bisa ditarik sebagian kesimpulan bagaikan berikut:

1. Pengetahuan ialah faktor yang berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
2. Sikap ialah faktor yang mempengaruhi positif serta signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
3. Usia ialah faktor yang mempengaruhi negatif serta tidak signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
4. Jenis kelamin ialah faktor yang mempengaruhi negatif serta tidak signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
5. Persepsi ialah faktor yang mempengaruhi positif serta tidak signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
6. Kepemilikan SIM ialah faktor yang mempengaruhi positif serta signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
7. Pengalaman berkendara ialah faktor yang berhubungan negatif serta tidak signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
8. Peran teman sebaya ialah faktor yang mempengaruhi positif serta signifikan terhadap Keselamatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan.
9. Kepemilikan SIM lebih berisiko 7,9 kali berperilaku keselamatan berkendara yang tidak aman dibandingkan responden yang mempunyai SIM.

10. Peran teman sebaya yang tidak menunjang lebih berisiko 2,8 kali berperilaku keselamatan berkendara yang tidak aman dibandingkan responden dengan teman sebaya yang mendukung.

5.2 Saran

1. Bagi Porlestabes Medan harus lebih memperhatikan dan memberi edukasi ke sekolah sekolah tentang keselamatan berkendara sedari dini sehingga hal tersebut diharapkan akan mengurangi resiko kecelakaan pada remaja-dewasa dikarenakan sudah mendapatkan pengetahuan sedari dini.
2. Bagi orang tua untuk lebih memperhatikan putra-putrinya dalam membawa kendaraan bermotor, bukan hanya memfasilitasi kendaraan tersebut saja namun orang tua juga harus memperhatikan aspek-aspek Alat Pelindung Diri dalam keselamatan berkendara untuk putra-putrinya agar dapat meminimalisirkan resiko dari kecelakaan. Dan orang tua juga harus membantu putra-putrinya untuk mengurus Surat Izin Mengemudi dan persyaratan berkendara lainnya.
3. Bagi sekolah agar memberikan syarat dan peraturan dalam hal membawa kendaraan sepeda motor ke lingkungan sekolah seperti kelengkapan surat izin mengemudi dan kelengkapan standar keselamatan berkendara seperti helm dan kelengkapan bagian kendaraan seperti kaca spion yang dua-duanya harus terpasang , agar terciptanya kebiasaan berkendara aman bagi siswa/i serta pihak sekolah dapat memberikan edukasi kepada siswa/i dalam hal berkendara aman.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariwibowo, Raditya, 2013, *Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik*, Jurnal Kesehatan Masyarakat Volume 2 No.1
- Amanda, Gita, 2014, *Indonesia Urutan Pertama Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas*
- Achmadi, Umar Fahmi, 2014, *Kesehatan Masyarakat: Teori dan Aplikasi*, Rajawali Pers, Jakarta
- Abubakar, Iskandar, 2012, *Manajemen Lalu Lintas: Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas*, Transindo Gastama Media
- Agung, Ivan Muhammad, 2014, *Model Perilaku Pengendara Beresiko Pada Remaja*, Jurnal Psikologi Integratif, Volume 2, No. 2, 35-41, Desember
- Astuti, Indah Dwi, 2014, *Analisis Penerapan Perilaku Aman Berkendara pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Di Kawasan UNSRI Indralaya Tahun 2014*
- Achmadi, Umar Fahmi, 2014, *Kesehatan Masyarakat: Teori dan Aplikasi*, Rajawali Pers, Jakarta
- Arikunto, Suharsimi, 2013, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta
- Adnani, Hariza, 2011, *Ilmu Kesehatan Masyarakat*, Nuha Medika, Yogyakarta
- Andi Balladho Aspat Colle, dkk, 2016, *faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety riding pada SMA Negeri 1 Wundulako kabupaten kloaka tahun 2016*
- Andar Sri Sumantri, 2018, *Studi Keterampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna STIMART "AMNI" Semarang*, Jurnal Saintek Maritim, Volume Xvii Nomor 2, Maret 2018
- Badan Intelijen Negara, 2013, *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*
- Badan Pusat Statistik, *Statistik Transportasi 2013*, Jakarta: CV. Ryan Indah, 2014
- Bustan, M.N, 2007, *Epidemiologi: Penyakit Tidak Menular*, Rineka Cipta, Jakarta

- Ditjen Perhubungan Darat, 2015 *Perhubungan Darat dalam Angka 2014*, Tersedia di www.hubdat.go.id. (diakses pada tanggal 31 Desember 2015)
- Destina Maharani, 2016, *Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku remajaberkendara sepeda motor di sepanjang ruas jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta timur 2016*
- Direktorat jenderal perhubungan darat, 2014 perhubungan darat angka tahun 2013, Kementrian perhubungan RI Jakarta
- Data kecelakaan lalu lintas Kepolisian Resor Kota Besar (laka lintas porlestabes) Medan, 2018-2019
- Direktorat jenderal perhubungan darat 2009, tata cara bersepeda Motor di indonesia diakser tgl 27 maret 2016 melalui <http://hubdat.dephub.go.id/artikel-ditjen-ktd/28-tata-cara-bersepeda-motor-di-indonesia#>
- Dian Lusiana setyowati, Ade Rahmat Firdaus, Nur Rohmah, 2018, *faktor penyebab kecelakaan lalulintas pada siswa sekolah menengah atas di kota Samarinda, The Indonesia journal of occupational Safety and Health*, vol.7,no 3 september- desember2018:329-338.
- Firmansyah, Andi, Muhammad Rum Rahim dan Atjo Wahyu, 2013, *Faktor Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Pengemudi Mobil Pengangkut Semen Curah Di Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep Tahun 2013*
- Ghozali, M, Lathoif, M. Helmi Umam ,FY. Iwanebel, Sulanam , A. Mahfudz Nazal,2019, *Fiqih Lalulintas Tuntunan Islam Dalam Berkendara Secara Aman*, Gedung Percetakan UIN Sunan Ampel, Surabaya
- Hermawan, Kawan, 2014, *Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kewajiban Penggunaan Helm Standar Di Kabupaten Kubu Raya (Analisa Pelaksanaan Dalam Pasal 57 Ayat (1) Jo Ayat (2) dan Pasal 106 Ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Di Jalan Adi Sucipto Kabupaten Kubu Raya, Jurnal S1 Ilmu Sosiatri Vol. 3 Nomor 3 September*
- Hakim, Lukman dan Fathul Lubabin Nuqul, 2011, *Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas pada Komunitas Bermotor*, Jurnal Psikologi Indonesia Vol. Viii, Nomor 2
- Lovely Lady, Lisan Auliya, Dyah Lintang, 2019, *Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap River Behavior Pengendra Sepeda Motor*, Jurnal Teknologi Volume 12 No. 1 Januari 2020
- Mutiara Hikmatul Azizah, 2016, *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa , Semarang*

- Nova mega muryatama, 2017, *hubungan antar faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara* , jurnal promkes vol. 5 no.2 desember 2017: 155-166
- Notoatmodjo, Soekidjo, 2005, *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*, Rineka Cipta, Jakarta
- _____,2010, *Ilmu Perilaku Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta
- _____, 2005, *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*, Rineka Cipta, Jakarta
- _____, (2017), *Metodologi Penelitian Kesehatan*, Jakarta: Rineka Cipta.
- _____, (2012), *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*, Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Pratama, Ade, Analisis Preferensi Jasa Transportasi Bus Rapid Transit Mebidang Dengan Kereta Api Ekonomisri Lelawangsa Rute Medan-Binjai, 2016
- Puspitasari, Ayu Dwi dan Lucia Yovita Hendrati, 2013, *Hubungan antara Faktor Pengemudi dan Faktor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor*, Jurnal Berkala Epidemiologi Volume 1 No. 2 September
- Presiden RI, 2009, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Sekretariat Negara.
- _____, 1993, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, Jakarta: Sekretariat Negara.
- Rifal, Akhmad David Casidy, Anita Dewi P.S dan Ismi Ragil Hartanti, 2015, *Faktor Resiko yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus P.O Jember Indah (Risk Factors In Relation To Traffic Accident In Bus Drivers P.O Jember Indah)*, Artikel Ilmiah Mahasiswa.
- Rahardjo, Rinto, 2014, *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta
- Rizal Khakim, 2016, *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding*, Semarang
- Rendri Hendrawan, 2019, *Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA Di Kota Surakarta*, Surakarta
- Rukhfiati,D,2010, *Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga,Dukungan Teman Kerja Dengan Praktisi Safety Riding Pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR)*, skripsi: FKM Universitas Diponegoro Semarang

- Ruslan, Rosady, 2008, *Metode Penelitian Public Relations dan Komunikasi*, Jakarta, Penerbit RajaGrafindo Persada.
- Salihat Ing Kurnia, dan Meily Kurniawidjaja, 2010, *Persepsi Resiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Di Kampus Universitas Indonesia, Depok*, Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional Vol. 4 No. 6 Juni
- Sugiyanto, Giyo, dan Mina Yumei Santi, 2015, *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalu Lintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus Di Kabupaten Purbalingga*, Jurnal Ilmiah Semesta Teknika Volume 18 No.1, 66-75, Mei
- Sugiyono, 2012, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, Alfabeta, Bandung
- Syafran Arrazy, 2020, *Persepsi Masyarakat Tenang Higiene Sanitasi Pasar Tradisional di Kota Medan*, Congtagion: Sientific Periadical Of Public Health And Coastal Health, 2(1)
- Tribowo, Cecep, dan Mitha Erlisya P, 2013, *Kesehatan Lingkungan dan K3*, Nuha Medika, Yogyakarta
- Tafsir Al-Quran Al-Karim Surat Yasin* hal 150-155, Syaikh Muhammad bin Shalih Al-'Utsaimin, Dar Ats-Tsurayya, *Bahjah Qulub Al-Abrar* hal 66, Syaikh 'Abdurrahman bin Nashir As-Sa'di, Dar Al-Kutub Al-'Ilmiyyah. *Kitab Al-Adab* hal 301-304, Fuad bin 'Abdil 'Aziz Asy Syalhubi, Dar Al-Qosam. *Syarh Kitab Al-Qawa'id Al-Arba'* hal 22-23, Syaikh 'Abdul 'Aziz bin Baz, Dar As-Salafiyyah. *Syarh Hishnul Muslim* hal 292, 298, 301, Majdi
- Bin 'Abdil Wahhab Ahmad, Muassasah Al-Jaraysi Littauzi' wal-I'lan. Tersedia di <https://muslimah.or.id/5709-nikmatnya-berkendaraan.html>
- Yogatama, Lea Agung Manggala, 2013, *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behavior Control Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Mengendarai Motor Pada Remaja dan Dewasa Muda Di Jakarta Selatan*, Jurnal Pesat Vol. 5 Oktober
- WHO. 2011. *Road Traffic Injuries*. tersedia di <http://www.who.int>. (diakses pada tanggal 30 Desember 2015)
- Zuhaida, 2008, *Menjadi Teman Baik*, CV. Ghyyas Putra, Semarang.

LAMPIRAN

Lampiran 1

KUESIONER

**ANALISIS FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA/I MAN 1 MEDAN**

(Studi Pada Siswa/I Kelas XII MAN 1 Medan)

Tanggal Wawancara :

No. Responden :

I. Identitas Responden

1. Nama :
2. Umur :.....Tahun
3. Kelas :
4. Jenis Kelamin : ☐ Laki- Laki ☐ Perempuan
5. Kepemilikan SIM : Ada / Tidak Ada (Coret Salah Satunya)
6. Pengalaman Berkendara : Tahun

II. Pertanyaan

1. Pengetahuan Siswa/i Tentang Keselamatan Berkendara

NO	PERTANYAAN	JAWABAN		
		Benar	Salah	Tidak Tahu
1.	Apakah keselamatan berkendara hanya dilakukan pada saat perjalanan jauh			
2.	Kewaspadaan, kesadaran, sikap dan mental merupakan konsep keselamatan berkendara			
3.	Penerapan keselamatan berkendara dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara			
4.	Dalam UU No.22 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK			

5.	Helm hanya di gunakan untuk melindungi dari panas dan hujan			
6.	Pemakaian pakaian keamanan/ alat pelindung diri dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan			
7.	Keberadaan kaca spion hanya sebagai formalitas			
8.	Rem belakang efektif dalam membantu pengereman secara mendadak			
9.	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan			
10.	Service sepeda motor hanya di lakukan saat di temukan kerusakan pada bagian motor			
11.	Sepeda motor berjalan di jalur kiri, penggunaan jalur kanan hanya untuk mendahului			
12.	SIM, STNK dan menggunakan helm standar adalah komponen penting yang di wajibkan pengendara kendaraan bermotor roda dua			

2. Sikap Siswa/i Terhadap Keselamatan Berkendara

keterangan :

SS = Sangat Setuju

TS = Tidak Setuju

S = Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

R = Ragu-ragu

NO	Pertanyaan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Anda melakukan perilaku keselamatan berkendara meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan					
2.	Ketika akan melakukan perjalanan dekat, anda tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan					

3.	Anda boleh membawa penumpang lebih dari 1 orang dewasa					
4.	Demi keamanan anda selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara					
5	Ketika hendak berbelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu sein					
6	Ketika jalanan sepi anda boleh mengendarai sambil memegang <i>handphone</i>					
7	Sebaiknya melakukan Service rutin untuk mengetahui kondisi sepeda motor agar tetap aman					

3. Persepsi Siswa/I Tentang Keselamatan Berkendara

keterangan :

SS = Sangat Setuju

TS = Tidak Setuju

S = Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

R = Ragu-ragu

NO	Pertanyaan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Setiap pengendara harus mematuhi hukum dan undang- undang yang berlaku					
2.	Menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi berpotensi kecelakaan					
3.	Anda harus selalu berhati-hati dan waspada ketika berkendara					
4.	Menurut anda, pengecekan kendaraan sebelum berkendara wajib di lakukan					
5	Menurut anda, ketika berkendara ke sekolah harus memakai perlengkapan seperti helm,jeket, masker,sarung tangan dan sepatu serta membawa SIM dan STNK					

6	Menurut anda, selalu mengecek kaca sepi adalah salah satu cara untuk menghindari kecelakaan					
7	Menurut anda, menerima telepon pada saat berkendara tidak mengganggu konsentrasi					

4. Peran Teman Sebaya Terhadap Keselamatan Berkendara

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		Ya	Tidak
1.	Apakah teman anda selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan?		
2.	Apakah teman anda mengingatkan untuk memakai APD (alat pelindung diri) ketika berkendara?		
3.	Apakah teman anda mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya?		
4.	Apakah teman anda rutin menanyakan seputar aktivitas berkendara dalam sehari-hari?		
5.	Apakah teman anda mengingatkan untuk melakukan servis motor secara teratur?		
6.	Apakah teman anda membiarkan saja jika melakukan kesalahan dalam berkendara?		
7.	Apakah teman anda mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara?		

5. Perilaku Keselamatan Berkendara

NO	PERTANYAAN	Jawaban				
		selalu	sering	Kadang-kadang	Hampir tidak pernah	Tidak pernah
1.	Apakah anda memeriksa/ memanaskan mesin sepeda motor sebelum berkendara?					
2.	Apakah anda mengecek tekanan ban sebelum berkendara?					
3.	Apakah anda memeriksa kondisi bahan bakar sebelum berkendara?					
4.	Apakah anda membawa SIM setiap kali berkendara?					
5.	Apakah anda sering melakukan pengereman secara mendadak?					
6.	Apakah anda selalu menjaga jarak dengan pengendara lain?					

Lampiran 2

UJI NORMALITAS DATA MENENTUKAN PENGGUNAAN MEAN/MEDIAN

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		SKOR_SIKAP	SKOR_PERSEPSI	SKOR_TEMA N	SKOR_PERILAK U
N		112	112	112	112
Normal Parameters ^{a, b}	Mean	30.21	31.19	4.01	22.54
	Std. Deviation	3.944	3.447	1.813	3.644
Most Extreme Differences	Absolute	.112	.134	.127	.091
	Positive	.112	.134	.104	.067
	Negative	-.109	-.112	-.127	-.091
Kolmogorov-Smirnov Z		1.186	1.422	1.347	.968
Asymp. Sig. (2-tailed)		.120	.035	.053	.306

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Frequencies

Statistics

		KELAS RESPONDEN	PENGETAHUAN	SIKAP	USIA	JENIS KELAMIN
N	Valid	112	112	112	112	112
	Missing	0	0	0	0	0

Statistics

		PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	KEPEMILIKAN SIM	PENGALAMAN BERKENDARA	PERAN TEMAN SEBAYA	PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA
N	Valid	112	112	112	112	112
	Missing	0	0	0	0	0

Frequency Table

KELAS RESPONDEN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	XII	112	100.0	100.0	100.0

PENGETAHUAN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG	2	1.8	1.8	1.8
	CUKUP	19	17.0	17.0	18.8
	BAIK	91	81.3	81.3	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

SIKAP

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	KURANG	55	49.1	49.1	49.1
	BAIK	57	50.9	50.9	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

USIA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<17 TAHUN	25	22.3	22.3	22.3
	>=17 TAHUN	87	77.7	77.7	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

JENIS KELAMIN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	LAKI-LAKI	35	31.3	31.3	31.3
	PEREMPUAN	77	68.8	68.8	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	NEGATIF	57	50.9	50.9	50.9
	POSITIF	55	49.1	49.1	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

KEPEMILIKAN SIM

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	TIDAK ADA	93	83.0	83.0	83.0
	ADA	19	17.0	17.0	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

PENGALAMAN BERKENDARA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<=2 TAHUN	51	45.5	45.5	45.5
	>2 TAHUN	61	54.5	54.5	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

PERAN TEMAN SEBAYA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	TIDAK MENDEKUNG	65	58.0	58.0	58.0
	MENDEKUNG	47	42.0	42.0	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	TIDAK AMAN	55	49.1	49.1	49.1
	AMAN	57	50.9	50.9	100.0
	Total	112	100.0	100.0	

ANALISIS BIVARIAT

Crosstabs

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
PENGETAHUAN * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
SIKAP * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
USIA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
JENIS KELAMIN * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
KEPEMILIKAN SIM * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
PENGALAMAN BERKENDARA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%
PERAN TEMAN SEBAYA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	112	100.0%	0	.0%	112	100.0%

PENGETAHUAN * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA		
			TIDAK AMAN	AMAN	Total
PENGETAHUAN	KURANG	Count	2	0	2
		% within PENGETAHUAN	100.0%	.0%	100.0%
	CUKUP	Count	12	7	19
		% within PENGETAHUAN	63.2%	36.8%	100.0%
	BAIK	Count	41	50	91
		% within PENGETAHUAN	45.1%	54.9%	100.0%
Total	Count	55	57	112	
	% within PENGETAHUAN	49.1%	50.9%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.172 ^a	2	.124
Likelihood Ratio	4.960	2	.084
Linear-by-Linear Association	3.941	1	.047
N of Valid Cases	112		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,98.

Risk Estimate

	Value
Odds Ratio for PENGETAHUAN (KURANG / CUKUP)	^a

a. Risk Estimate statistics cannot be computed. They are only computed for a 2*2 table without empty cells.

SIKAP * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA		
			TIDAK AMAN	AMAN	Total
SIKAP	KURANG	Count	35	20	55
		% within SIKAP	63.6%	36.4%	100.0%
	BAIK	Count	20	37	57
		% within SIKAP	35.1%	64.9%	100.0%
Total		Count	55	57	112
		% within SIKAP	49.1%	50.9%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9.128 ^a	1	.003	.004	.002
Continuity Correction ^b	8.022	1	.005		
Likelihood Ratio	9.256	1	.002		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	9.047	1	.003		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 27,01.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for SIKAP (KURANG / BAIK)	3.238	1.494	7.014
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	1.814	1.209	2.721
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	.560	.376	.834
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	9.128	1	.003
Mantel-Haenszel	7.950	1	.005

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Estimate	3.238
		ln(Estimate)	1.175
		Std. Error of ln(Estimate)	.394
		Asymp. Sig. (2-sided)	.003
	ln(Common Odds Ratio)	Lower Bound	1.494
		Upper Bound	7.014
		Lower Bound	.402
		Upper Bound	1.948

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

USIA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA		
			TIDAK AMAN	AMAN	Total
USIA	<17 TAHUN	Count	12	13	25
		% within USIA	48.0%	52.0%	100.0%
	>=17 TAHUN	Count	43	44	87
		% within USIA	49.4%	50.6%	100.0%
Total		Count	55	57	112
		% within USIA	49.1%	50.9%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.016 ^a	1	.900	1.000	.541
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.016	1	.900		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	.016	1	.900		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12,28.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for USIA (<17 TAHUN / >=17 TAHUN)	.945	.388	2.300
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	.971	.613	1.538
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	1.028	.669	1.581
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	.016	1	.900
Mantel-Haenszel	.010	1	.920

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Estimate	.945
		ln(Estimate)	-.057
		Std. Error of ln(Estimate)	.454
		Asymp. Sig. (2-sided)	.900
		Lower Bound	.388
		Upper Bound	2.300
		ln(Common Odds Ratio)	Lower Bound
		Upper Bound	-.947
			.833

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

JENIS KELAMIN * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	
			TIDAK AMAN	AMAN
JENIS KELAMIN	LAKI-LAKI	Count	17	18
		% within JENIS KELAMIN	48.6%	51.4%
	PEREMPUAN	Count	38	39
		% within JENIS KELAMIN	49.4%	50.6%
	Total	Count	55	57
		% within JENIS KELAMIN	49.1%	50.9%

Crosstab

			Total
JENIS KELAMIN	LAKI-LAKI	Count	35
		% within JENIS KELAMIN	100.0%
	PEREMPUAN	Count	77
		% within JENIS KELAMIN	100.0%
	Total	Count	112
		% within JENIS KELAMIN	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.006 ^a	1	.939	1.000	.551
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.006	1	.939		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	.006	1	.939		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 17,19.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for JENIS KELAMIN (LAKI-LAKI / PEREMPUAN)	.969	.436	2.156
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	.984	.654	1.482
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	1.015	.687	1.500
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	.006	1	.939
Mantel-Haenszel	.016	1	.899

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Estimate	.969
		ln(Estimate)	-.031
		Std. Error of ln(Estimate)	.408
		Asymp. Sig. (2-sided)	.939
	ln(Common Odds Ratio)	Lower Bound	.436
		Upper Bound	2.156
		Lower Bound	-.831
		Upper Bound	.768

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA *
PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	
			TIDAK AMAN	AMAN
PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	NEGATIF	Count % within PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	35 61.4%	22 38.6%
	POSITIF	Count % within PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	20 36.4%	35 63.6%
	Total	Count % within PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	55 49.1%	57 50.9%

Crosstab

			Total
PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	NEGATIF	Count % within PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	57 100.0%
	POSITIF	Count % within PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	55 100.0%
	Total	Count % within PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA	112 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7.022 ^a	1	.008	.009	.007
Continuity Correction ^b	6.056	1	.014		
Likelihood Ratio	7.099	1	.008		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	6.960	1	.008		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 27,01.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA (NEGATIF / POSITIF)	2.784	1.295	5.987
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	1.689	1.125	2.533
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	.607	.413	.890
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	7.022	1	.008
Mantel-Haenszel	6.002	1	.014

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Estimate	2.784
		ln(Estimate)	1.024
		Std. Error of ln(Estimate)	.391
		Asymp. Sig. (2-sided)	.009
		Lower Bound	1.295
		Upper Bound	5.987
		ln(Common Odds Ratio)	.258
		Upper Bound	1.790

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

KEPEMILIKAN SIM * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	
			TIDAK AMAN	AMAN
KEPEMILIKAN SIM	TIDAK ADA	Count	53	40
		% within KEPEMILIKAN SIM	57.0%	43.0%
	ADA	Count	2	17
		% within KEPEMILIKAN SIM	10.5%	89.5%
	Total	Count	55	57
		% within KEPEMILIKAN SIM	49.1%	50.9%

Crosstab

			Total
KEPEMILIKAN SIM	TIDAK ADA	Count	93
		% within KEPEMILIKAN SIM	100.0%
	ADA	Count	19
		% within KEPEMILIKAN SIM	100.0%
	Total	Count	112
		% within KEPEMILIKAN SIM	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	13.628 ^a	1	.000	.000	.000
Continuity Correction ^b	11.832	1	.001		
Likelihood Ratio	15.340	1	.000		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	13.506	1	.000		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,33.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for KEPEMILIKAN SIM (TIDAK ADA / ADA)	11.263	2.459	51.576
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	5.414	1.442	20.323
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	.481	.363	.636
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	13.628	1	.000
Mantel-Haenszel	11.727	1	.001

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Estimate	11.263
		ln(Estimate)	2.421
		Std. Error of ln(Estimate)	.776
		Asymp. Sig. (2-sided)	.002
		Lower Bound	2.459
		Upper Bound	51.576
		ln(Common Odds Ratio)	.900
		Upper Bound	3.943

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

PENGALAMAN BERKENDARA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA	
			TIDAK AMAN	AMAN
PENGALAMAN BERKENDARA	<=2 TAHUN	Count	24	27
		% within PENGALAMAN BERKENDARA	47.1%	52.9%
	>2 TAHUN	Count	31	30
		% within PENGALAMAN BERKENDARA	50.8%	49.2%
Total	Count	55	57	
	% within PENGALAMAN BERKENDARA	49.1%	50.9%	

Crosstab

			Total
PENGALAMAN BERKENDARA	<=2 TAHUN	Count	51
		% within PENGALAMAN BERKENDARA	100.0%
	>2 TAHUN	Count	61
		% within PENGALAMAN BERKENDARA	100.0%
	Total	Count	112
		% within PENGALAMAN BERKENDARA	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.157 ^a	1	.692	.709	.418
Continuity Correction ^b	.043	1	.836		
Likelihood Ratio	.157	1	.692		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	.156	1	.693		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 25,04.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for PENGALAMAN BERKENDARA (<=2 TAHUN / >2 TAHUN)	.860	.409	1.811
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	.926	.632	1.356
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	1.076	.749	1.548
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	.157	1	.692
Mantel-Haenszel	.042	1	.837

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Estimate	.860
		ln(Estimate)	-.151
		Std. Error of ln(Estimate)	.380
		Asymp. Sig. (2-sided)	.692
	ln(Common Odds Ratio)	Lower Bound	.409
		Upper Bound	1.811
		Lower Bound	-.895
		Upper Bound	.594

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

PERAN TEMAN SEBAYA * PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA
			TIDAK AMAN
PERAN TEMAN SEBAYA	TIDAK MENDUKUNG	Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	40 61.5%
	MENDUKUNG	Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	15 31.9%
Total		Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	55 49.1%

Crosstab

			PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA
			AMAN
PERAN TEMAN SEBAYA	TIDAK MENDUKUNG	Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	25 38.5%
	MENDUKUNG	Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	32 68.1%
Total		Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	57 50.9%

Crosstab

			Total
PERAN TEMAN SEBAYA	TIDAK MENDUKUNG	Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	65 100.0%
	MENDUKUNG	Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	47 100.0%
Total		Count % within PERAN TEMAN SEBAYA	112 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9.578 ^a	1	.002	.002	.002
Continuity Correction ^b	8.429	1	.004		
Likelihood Ratio	9.748	1	.002		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	9.492	1	.002		
N of Valid Cases	112				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 23,08.

b. Computed only for a 2x2 table

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for PERAN TEMAN SEBAYA (TIDAK MENDUKUNG / MENDUKUNG)	3.413	1.547	7.529
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = TIDAK AMAN	1.928	1.218	3.053
For cohort PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA = AMAN	.565	.392	.813
N of Valid Cases	112		

Tests of Homogeneity of the Odds Ratio

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Breslow-Day	.000	0	.
Tarone's	.000	0	.

Tests of Conditional Independence

	Chi-Squared	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Cochran's	9.578	1	.002
Mantel-Haenszel	8.354	1	.004

Under the conditional independence assumption, Cochran's statistic is asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution, only if the number of strata is fixed, while the Mantel-Haenszel statistic is always asymptotically distributed as a 1 df chi-squared distribution. Note that the continuity correction is removed from the Mantel-Haenszel statistic when the sum of the differences between the observed and the expected is 0.

Mantel-Haenszel Common Odds Ratio Estimate

		Estimate	3.413
		ln(Estimate)	1.228
		Std. Error of ln(Estimate)	.404
		Asymp. Sig. (2-sided)	.002
Asymp. 95% Confidence Interval	Common Odds Ratio	Lower Bound	1.547
		Upper Bound	7.529
	ln(Common Odds Ratio)	Lower Bound	.437
		Upper Bound	2.019

The Mantel-Haenszel common odds ratio estimate is asymptotically normally distributed under the common odds ratio of 1,000 assumption. So is the natural log of the estimate.

Lampiran 3

**REKAPITULASI DATA HASIL PENELITIAN PADA SISWA/I MAN 1
MEDAN**

A. Data Umum Responden

NO	UMUR	KELAS	JENIS KELAMIN	SIM	PENGALAMAN
1	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	<=2 TAHUN
2	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
3	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
4	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
5	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
6	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
7	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
8	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
9	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
10	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	<=2 TAHUN
11	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
12	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
13	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
14	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
15	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
16	<17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
17	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
18	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	ADA	>2 TAHUN
19	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
20	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
21	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
22	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN

23	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
24	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
25	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
26	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
27	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
28	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
29	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
30	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
31	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
32	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
33	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
34	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
35	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
36	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
37	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
38	<17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
39	<17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
40	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
41	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
42	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
43	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
44	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
45	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	ADA	>2 TAHUN
46	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	ADA	>2 TAHUN
47	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
48	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
49	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN

50	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
51	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
52	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
53	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
54	<17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	ADA	<=2 TAHUN
55	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
56	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
57	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
58	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
59	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
60	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
61	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
62	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	ADA	>2 TAHUN
63	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
64	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
65	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
66	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	<=2 TAHUN
67	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
68	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	<=2 TAHUN
69	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
70	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
71	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
72	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
73	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
74	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
75	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
76	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN

77	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
78	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
79	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
80	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	ADA	<=2 TAHUN
81	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	>2 TAHUN
82	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
83	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
84	>=17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
85	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
86	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
87	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
88	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
89	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
90	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
91	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
92	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	ADA	<=2 TAHUN
93	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
94	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
95	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
96	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN
97	<17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
98	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
99	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
100	<17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
101	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	>2 TAHUN
102	<17 TAHUN	XII	LAKI-LAKI	TIDAK ADA	>2 TAHUN
103	>=17 TAHUN	XII	PEREMPUAN	TIDAK ADA	<=2 TAHUN

1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	9	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	9	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	17	KURANG
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	9	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	9	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	8	75	CUKUP
1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	11	92	BAIK
0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	8	67	CUKUP
0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	1	8	67	CUKUP
1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK

1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	8	67	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	8	67	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10	91	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	9	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	11	92	BAIK
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	8	KURANG
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	9	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	9	75	CUKUP

1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK
1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	92	BAIK
0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	8	75	CUKUP
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	9	75	CUKUP
1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	92	BAIK
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	100	BAIK

C. Tabel Data Sikap Responden

SIKAP							JUMLAH MED 30	KET
1	2	3	4	5	6	7		
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
4	3	4	4	5	5	4	29	KURANG
5	5	1	1	2	2	2	18	KURANG
5	5	1	1	2	2	2	18	KURANG
5	1	1	5	5	5	5	27	KURANG
5	3	3	5	5	5	3	29	KURANG
4	2	2	5	5	4	3	25	KURANG
5	3	5	5	5	4	5	32	BAIK
4	4	4	5	5	4	4	30	KURANG
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	4	4	4	5	4	5	31	BAIK
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
5	5	4	4	5	4	5	32	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	2	5	4	5	4	5	30	KURANG
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
5	4	2	5	5	5	5	31	BAIK
5	4	3	4	5	5	4	30	KURANG
4	4	3	4	4	3	4	26	KURANG
4	4	4	3	5	4	5	29	KURANG
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
4	2	4	5	5	4	2	26	KURANG
4	2	2	2	5	4	2	21	KURANG

5	4	4	5	5	4	5	32	BAIK
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
1	1	1	1	1	1	5	11	KURANG
5	2	3	4	5	5	4	28	KURANG
4	4	2	5	5	4	4	28	KURANG
5	3	3	4	5	5	5	30	KURANG
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
4	4	4	4	5	5	4	30	KURANG
4	2	4	5	5	4	5	29	KURANG
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
5	2	2	4	4	2	4	23	KURANG
4	2	3	4	5	4	4	26	KURANG
5	4	4	5	5	4	5	32	BAIK
4	3	3	4	4	4	4	26	KURANG
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
5	4	4	4	5	4	5	31	BAIK
5	4	4	5	5	4	5	32	BAIK
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
3	4	2	5	5	5	4	28	KURANG
4	3	4	4	5	4	4	28	KURANG
5	5	4	5	5	5	5	34	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	5	5	1	5	5	5	31	BAIK
4	3	3	4	5	4	5	28	KURANG
4	4	4	4	5	3	4	28	KURANG
4	4	5	5	5	4	4	31	BAIK
4	2	3	5	5	4	5	28	KURANG
4	2	3	5	5	4	5	28	KURANG
5	4	4	5	5	4	5	32	BAIK
4	4	4	4	5	4	5	30	KURANG
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
4	2	4	5	5	4	5	29	KURANG
5	4	4	5	5	4	5	32	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK

5	4	2	5	5	5	5	31	BAIK
5	4	3	4	5	5	4	30	KURANG
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
5	4	4	4	5	4	4	30	KURANG
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
5	5	1	1	5	5	5	27	KURANG
5	5	1	1	5	5	5	27	KURANG
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	3	4	3	4	5	5	29	KURANG
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	5	5	5	5	5	5	35	BAIK
5	4	4	5	5	4	4	31	BAIK
5	4	4	5	5	4	4	31	BAIK
5	4	4	4	5	4	5	31	BAIK
4	3	4	5	5	4	4	29	KURANG
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
4	3	4	5	5	4	5	30	KURANG
4	3	4	4	5	5	5	30	KURANG
5	4	4	5	5	5	4	32	BAIK
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
4	4	4	3	4	4	4	27	KURANG
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
5	2	4	5	5	5	5	31	BAIK
5	4	4	5	5	5	5	33	BAIK
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
5	4	4	5	5	4	5	32	BAIK
5	4	3	5	5	5	4	31	BAIK
5	2	2	5	5	5	4	28	KURANG
4	2	3	3	5	5	4	26	KURANG
4	2	3	3	5	5	4	26	KURANG
4	2	3	3	5	5	4	26	KURANG
5	4	4	5	5	4	4	31	BAIK
5	5	4	4	5	5	5	33	BAIK
5	2	4	5	5	5	5	31	BAIK
5	2	4	4	4	3	5	27	KURANG
5	3	2	2	5	5	5	27	KURANG
4	4	4	5	5	4	4	30	KURANG
4	2	4	3	5	4	4	26	KURANG
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK

5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK
4	2	4	5	5	5	5	30	KURANG
4	4	4	4	4	4	4	28	KURANG
5	4	5	5	5	5	5	34	BAIK

D. Tabel Data Persepsi Responden

PERSEPSI							JUMLAH	KET
1	2	3	4	5	6	7	MEAN 31	
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	1	5	5	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
4	4	5	3	5	4	5	30	NEGATIF
4	5	5	5	1	2	2	24	NEGATIF
4	5	5	5	1	2	2	24	NEGATIF
5	5	5	5	3	5	5	33	POSITIF
5	4	5	5	5	4	4	32	POSITIF
5	5	5	3	4	4	3	29	NEGATIF
5	4	5	4	5	5	5	33	POSITIF
4	5	4	4	4	4	4	29	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	1	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	4	34	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	4	5	4	4	5	4	31	NEGATIF
3	5	5	5	5	5	5	33	POSITIF
5	4	4	4	5	5	5	32	POSITIF
4	4	5	4	4	5	5	31	NEGATIF
4	4	4	4	4	4	3	27	NEGATIF
5	4	5	4	4	4	4	30	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	4	5	4	5	3	4	30	NEGATIF
5	4	5	4	4	5	5	32	POSITIF
5	2	5	5	5	5	4	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	4	4	4	32	POSITIF
4	5	5	5	5	5	5	34	POSITIF

5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
1	1	1	1	1	1	5	11	NEGATIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
5	5	5	5	4	4	2	30	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	1	5	5	5	5	1	27	NEGATIF
4	4	5	4	5	4	4	30	NEGATIF
5	5	5	4	4	4	5	32	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
3	4	4	4	4	4	3	26	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
4	3	4	5	5	4	3	28	NEGATIF
4	4	4	4	4	3	4	27	NEGATIF
5	5	5	5	4	4	5	33	POSITIF
5	5	5	5	4	4	5	33	POSITIF
4	4	4	4	5	4	4	29	NEGATIF
5	5	5	4	4	4	4	31	NEGATIF
4	4	5	5	4	5	4	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
4	5	5	4	5	5	5	33	POSITIF
5	3	5	4	5	4	3	29	NEGATIF
4	4	5	4	4	5	4	30	NEGATIF
5	4	5	3	5	3	4	29	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	1	31	NEGATIF
5	5	5	5	1	5	5	31	NEGATIF
5	4	5	5	5	5	1	30	NEGATIF
4	5	5	4	4	4	4	30	NEGATIF
4	4	5	4	5	4	3	29	NEGATIF
5	5	5	4	4	4	4	31	NEGATIF
5	5	5	4	4	4	4	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	4	4	33	POSITIF
5	5	5	5	4	5	4	33	POSITIF
5	5	5	5	5	4	4	33	POSITIF
5	4	5	4	5	5	4	32	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	4	5	4	5	4	4	31	NEGATIF
5	1	5	5	5	5	5	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF

5	4	5	4	4	4	5	31	NEGATIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	4	5	5	4	4	5	32	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
4	5	4	4	4	5	5	31	NEGATIF
4	5	4	4	4	5	5	31	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	4	34	POSITIF
5	3	5	4	4	4	5	30	NEGATIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
4	4	5	4	5	5	1	28	NEGATIF
4	4	5	4	3	4	1	25	NEGATIF
4	4	5	5	5	5	4	32	POSITIF
5	4	5	5	5	4	4	32	POSITIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
4	4	4	4	5	5	4	30	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
5	3	5	5	5	5	4	32	POSITIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
5	4	5	5	4	5	4	32	POSITIF
5	3	4	4	4	4	5	29	NEGATIF
5	4	5	5	5	5	4	33	POSITIF
4	4	4	4	3	4	4	27	NEGATIF
4	4	4	4	3	4	4	27	NEGATIF
4	4	4	4	3	4	4	27	NEGATIF
5	5	5	5	5	5	4	34	POSITIF
5	5	5	5	5	4	4	33	POSITIF
5	5	5	5	5	5	5	35	POSITIF
4	4	4	4	4	4	3	27	NEGATIF
5	5	4	4	4	4	4	30	NEGATIF
4	4	4	4	4	4	4	28	NEGATIF
4	3	4	4	4	4	3	26	NEGATIF
5	4	5	4	5	4	5	32	POSITIF
5	4	5	4	5	4	5	32	POSITIF
5	5	5	5	5	4	5	34	POSITIF
5	5	5	5	4	5	1	30	NEGATIF
5	5	5	5	4	4	5	33	POSITIF

E. Tabel Data Teman Sebaya

TEMAN SEBAYA							JUMLAH MED 4	KET
1	2	3	4	5	6	7		
1	1	1	0	0	0	1	4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	0	3	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	0	3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	1	0	0	1	2	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	0	0	0	1	2	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	0	0	0	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG

0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
0	0	0	0	0	0	0	0	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	0	1	2	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	0	0	0	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	0	0	0	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	0	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	1	0	0	0	1	0	2	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	0	1	3	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	0	1	3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	0	1	1	6	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	1	0	1	0	2	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	0	1	1	6	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG

1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	0	1	2	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	1	0	1	0	3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	1	0	1	0	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
0	1	1	0	1	1	1	5	MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	0	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1	5	MENDUKUNG
0	1	0	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	0	1	6	MENDUKUNG
1	1	1	1	1	0	1	6	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1	4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	0	4	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	0	2	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1	6	MENDUKUNG
0	1	0	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
0	1	0	0	0	1	1	3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0	1	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	0	3	TIDAK MENDUKUNG

1	1	1	1	1	1	1	1	7	MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1		3	TIDAK MENDUKUNG
0	0	1	0	0	1	1		3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	1	1		7	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	0		3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1		5	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	0	1		3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1		5	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	1	1	0	1		6	MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1		6	MENDUKUNG
1	1	1	0	1	1	1		6	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	0	0		3	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1		5	MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	1		2	TIDAK MENDUKUNG
0	1	0	0	0	1	0		2	TIDAK MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1		5	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1		5	MENDUKUNG
1	1	1	0	0	1	1		5	MENDUKUNG
0	1	1	0	0	1	1		4	TIDAK MENDUKUNG
0	0	0	0	0	1	0		1	TIDAK MENDUKUNG

F. Tabel Data Perilaku Responden

PERILAKU						JUMLAH MED 22	KET
1	2	3	4	5	6		
5	5	5	5	3	5	28	AMAN
5	1	5	5	5	5	26	AMAN
2	3	5	1	5	5	21	TIDAK AMAN
4	3	5	1	3	4	20	TIDAK AMAN
1	1	1	1	5	3	12	TIDAK AMAN
1	1	1	1	5	3	12	TIDAK AMAN
5	4	5	3	3	3	23	AMAN
5	3	5	5	2	5	25	AMAN
3	3	4	4	3	4	21	TIDAK AMAN
3	3	5	5	3	4	23	AMAN
3	3	3	1	3	4	17	TIDAK AMAN
5	5	4	5	3	4	26	AMAN
5	5	5	1	5	5	26	AMAN
5	3	5	1	3	5	22	TIDAK AMAN
5	4	5	5	3	5	27	AMAN
5	3	5	3	3	5	24	AMAN
4	3	3	3	3	3	19	TIDAK AMAN
5	3	5	4	3	5	25	AMAN
5	5	4	3	3	4	24	AMAN
5	3	3	4	3	3	21	TIDAK AMAN
4	3	4	1	3	5	20	TIDAK AMAN
4	3	4	4	3	4	22	TIDAK AMAN
4	2	3	1	3	4	17	TIDAK AMAN
5	5	5	5	1	5	26	AMAN
4	5	4	4	4	5	26	AMAN


5	3	5	1	3	4	21	TIDAK AMAN
5	3	3	5	3	4	23	AMAN
5	3	5	4	4	4	25	AMAN
5	3	5	1	4	4	22	TIDAK AMAN
3	3	5	3	3	4	21	TIDAK AMAN
5	4	5	5	3	5	27	AMAN
3	3	4	3	3	3	19	TIDAK AMAN
5	3	4	1	3	4	20	TIDAK AMAN
4	3	4	4	3	4	22	TIDAK AMAN
5	5	5	5	3	5	28	AMAN
5	4	5	5	3	5	27	AMAN
4	3	4	1	3	5	20	TIDAK AMAN
2	3	4	1	3	5	18	TIDAK AMAN
5	5	5	5	3	5	28	AMAN
3	3	4	3	3	3	19	TIDAK AMAN
5	5	5	5	1	5	26	AMAN
5	3	5	1	3	4	21	TIDAK AMAN
4	3	5	4	3	5	24	AMAN
4	4	4	3	3	5	23	AMAN
4	5	5	5	2	5	26	AMAN
4	5	5	5	2	5	26	AMAN
1	1	1	1	5	1	10	TIDAK AMAN
3	4	4	1	3	3	18	TIDAK AMAN
3	3	5	4	3	5	23	AMAN
5	3	5	1	4	3	21	TIDAK AMAN
3	3	5	1	4	4	20	TIDAK AMAN
5	4	5	1	3	4	22	TIDAK AMAN
4	4	5	1	3	5	22	TIDAK AMAN
4	3	3	5	3	3	21	TIDAK AMAN
5	5	5	1	5	5	26	AMAN

1	1	5	1	5	5	18	TIDAK AMAN
5	3	4	5	3	4	24	AMAN
3	3	3	3	3	4	19	TIDAK AMAN
4	3	4	2	3	4	20	TIDAK AMAN
5	3	3	4	3	4	22	TIDAK AMAN
5	3	3	4	3	4	22	AMAN
5	4	4	5	3	5	26	AMAN
2	4	5	1	4	5	21	TIDAK AMAN
5	4	5	4	3	5	26	AMAN
4	3	5	5	3	4	24	AMAN
5	3	5	5	3	5	26	AMAN
4	4	4	4	3	4	23	AMAN
5	4	5	5	3	5	27	AMAN
3	3	5	4	3	5	23	AMAN
5	5	5	5	3	5	28	AMAN
5	5	4	5	3	4	26	AMAN
4	2	4	4	3	4	21	TIDAK AMAN
4	4	4	4	3	4	23	AMAN
5	3	5	4	4	4	25	AMAN
5	5	5	5	2	5	27	AMAN
5	5	5	5	2	5	27	AMAN
4	5	5	1	3	4	22	TIDAK AMAN
4	3	4	4	3	4	22	TIDAK AMAN
5	5	5	5	3	5	28	AMAN
5	5	5	4	3	3	25	AMAN
5	3	4	1	4	5	22	TIDAK AMAN
5	3	4	1	4	5	22	TIDAK AMAN
4	3	5	4	4	5	25	AMAN
4	2	5	1	4	4	20	TIDAK AMAN
4	4	4	4	3	4	23	AMAN
3	3	4	4	3	5	22	TIDAK AMAN
3	1	5	1	3	4	17	TIDAK AMAN

4	4	5	5	3	4	25	AMAN
5	3	4	1	3	3	19	TIDAK AMAN
4	3	5	1	3	4	20	TIDAK AMAN
5	4	5	4	3	5	26	AMAN
5	5	5	5	3	4	27	AMAN
3	3	4	3	4	4	21	TIDAK AMAN
5	4	5	4	3	5	26	AMAN
5	3	5	5	2	3	23	AMAN
4	3	3	2	3	5	20	TIDAK AMAN
5	3	4	1	4	5	22	TIDAK AMAN
3	2	5	2	3	5	20	TIDAK AMAN
3	2	5	2	3	5	20	TIDAK AMAN
3	2	5	2	3	5	20	TIDAK AMAN
1	1	1	1	5	1	10	TIDAK AMAN
4	4	5	1	4	5	23	AMAN
5	3	2	5	3	4	22	TIDAK AMAN
4	3	4	5	3	5	24	AMAN
5	3	5	4	3	3	23	AMAN
3	4	5	5	5	5	27	AMAN
4	3	5	1	2	4	19	TIDAK AMAN
5	4	4	5	3	4	25	AMAN
5	4	4	5	3	4	25	AMAN
3	3	3	3	3	3	18	TIDAK AMAN
5	4	5	5	4	4	27	AMAN
3	3	5	5	3	5	24	AMAN

Lampiran 4

SURAT KETERANGAN IZIN PENELITIAN



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA MEDAN
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Jl. IAIN No. 1 Medan Kode Pos 20235 Email : fkm@uinsu.ac.id

Nomor : B.370/Un.11/KM.V/PP.00.9/03/2020
Lamp : -
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

16 Maret 2020

Kepada Yth.
Kepala Madrasah Aliyah Negeri 1
Medan
di


Tempat


Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat, kami mohon kiranya Bapak/Ibu berkenan memberi izin untuk melaksanakan penelitian dengan judul "Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa/ MAN 1 Medan" dalam pengambilan data untuk penulisan skripsi kepada mahasiswa sebagai berikut:

Nama/NIM : Fara Kaisun / 0801162007
Semester : VIII (Delapan) Peminatan K-3
FKM UIN SU Medan
Tanggal Pelaksanaan : 01 April s.d 24 Mei 2020
Tempat : MAN 1 Medan
Dosen Pengampu : Syafran Arrazy, SKM, M.K.M.

Demikianlah surat permohonan ini kami sampaikan, atas perkenan dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Wassalam
a.n. Dekan,
Kabag Tata Usaha

Drs. Makmun Suaidi Harahap
NIP.196212311987031013



Tembusan:
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat UIN Sumatra Utara Medan.

Lampiran 5

DATA POPULASI SISWA/I MAN 1 MEDAN

**DAFTAR REKAPITULASI JUMLAH PESERTA DIDIK LOKASI PANCING & PERTIWI
PADA MADRASAH ALIYAH NEGERI 1 MEDAN TP.2019/2020**

REKAPJUMLAH SIWA								
JUMLAH ROMBEL	KELAS	JENIS KELAMIN		REKAP JENIS KELAMIN		JUMLAH		
		L	P	L	P	PERKELAS	PER JURUSAN	KESELURUHAN
1	X MIA 1	16	20	331	365	36	421	696
2	X MIA 2	20	18			38		
3	X MIA 3	16	22			38		
4	X MIA 4	18	19			37		
5	X MIA 5	18	20			38		
6	X MIA 6	17	21			38		
7	X MIA 7	16	22			38		
8	X MIA 8	18	20			38		
9	X MIA 9	18	20			38		
10	X MIA 10	14	14			28		
11	X MIA 11	12	15			27		
12	X MIA 12	12	15			27		
13	X IIS 01	17	19			36		
14	X IIS 02	17	18			35		
15	X IIS 03	15	16			31		
16	X IIS 04	17	21			38		
17	X IIK 01	17	17			34		
18	X IIK 02	21	13			34		
19	X IIK 03	16	16			32		
20	X IIB	16	19			35		
21	XI MIA 1	16	29	369	462	45	496	831
22	XI MIA 2	20	23			43		
23	XI MIA 3	18	25			43		
24	XI MIA 4	20	24			44		
25	XI MIA 5	19	26			45		
26	XI MIA 6	20	24			44		
27	XI MIA 7	16	23			39		
28	XI MIA 8	17	26			43		
29	XI MIA 9	22	22			44		
30	XI MIA 10	18	24			42		
31	XI MIA 11	15	17			32		
32	XI MIA 12	17	15			32		
33	XI IIS 01	20	25			45		
34	XI IIS 02	19	26			45		
35	XI IIS 03	20	28			48		
36	XI IIS 04	18	13			31		
37	XI IIK 01	26	22			48		
38	XI IIK 02	23	24			47		
39	XI IIK 03	11	21			32		
40	XI IIB	14	25			39		
41	XII MIA 01	18	32	240	321	50	375	561
42	XII MIA 02	18	30			48		
43	XII MIA 03	19	29			48		
44	XII MIA 04	17	31			48		
45	XII MIA 05	20	27			47		
46	XII MIA 06	18	31			49		
47	XII MIA 07	22	23			45		
48	XII MIA 08	19	21			40		
49	XII IIS 01	15	20			35		
50	XII IIS 02	18	18			36		
51	XII IIS 03	13	14			27		
52	XII IIS 04	12	15			27		
53	XII IIK 01	19	15			34		
54	XII IIK 02	12	15			27		
JUMLAH TOTAL								2088

Lampiran 6

DATA KECELAKAAN LALULINTAS PORLESTABES MEDAN

JUMLAH : LAKA LANTAS YANG BERDASARKAN TYPE KENDARAAN
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2018

L 412 AQ

NO	SATUAN WILAYAH	JML RAN	STATUS									
			KENDARAAN BERDASARKAN TYPE									
			SEPMOR	SEDAN	MINI BUS	STANDAR BUS	TRUCK GANDENG	TRUCK TRONTON	RAN ALAT BEBAN	KONTAINER	RAN ALAT BERAT	TRUCK BIASA
	JANUARI	117	77	1	21	4	0	5	0	0	0	9
	FEBRUARI	183	133	3	32	0	1	4	0	0	0	10
	MARET	175	126	6	29	1	0	4	0	0	0	9
	APRIL	189	149	1	20	2	1	7	0	0	0	9
	MEI	183	124	2	36	1	1	5	0	0	0	13
	JUNI	201	157	3	23	1	0	1	0	1	0	15
	JULI	196	140	4	34	2	0	0	0	1	0	15
	AGUSTUS	226	172	1	40	1	0	1	0	1	0	10
	SEPTEMBER	176	133	1	26	0	3	2	0	0	0	11
	OKTOBER	206	146	4	45	0	0	4	0	0	0	7
	NOPEMBER	161	116	1	28	0	0	1	0	0	0	15
	DESEMBER	176	133	2	22	0	1	4	0	0	0	14
**)	JUMLAH	2.189	1.606	29	356	12	7	38	0	3	1	137

JUMLAH : LAKA LANTAS DAN AKIBATNYA
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2018

L 412 A

NO	SATUAN WILAYAH RESTA MEDAN	JML LAKA	AKIBATNYA			KERUMAT (Rp)	KET
			MD	LB	LR		
	JANUARI	63	23	30	58	162.350.000	
	FEBRUARI	101	13	60	53	100.100.000	
	MARET	96	16	53	64	176.600.000	
	APRIL	106	18	68	58	116.350.000	
	MEI	104	19	57	60	466.500.000	
	JUNI	111	17	41	98	209.900.000	
	JULI	103	27	46	76	177.300.000	
	AGUSTUS	120	16	50	95	93.850.000	
	SEPTEMBER	102	20	63	62	188.950.000	
	OKTOBER	118	22	67	82	274.325.000	
	NOPEMBER	90	13	58	59	159.625.000	
	DESEMBER	98	26	54	68	156.070.000	
**)	JUMLAH	1.212	230	647	833	2.281.920.000	

USIA : KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2019

L-412 E

NO	SATUAN WILAYAH	USIA KORBAN LAKA LANTAS							KET
		00 - 09 THN	10 - 15 THN	16 - 25 THN	26 - 30 THN	31 - 40 THN	41 - 50 THN	51 - 60 THN	
	JANUARI	2	10	32	15	10	16	21	
	FEBRUARI	9	7	48	14	12	20	27	
	MARET	7	4	60	29	15	20	24	
	APRIL	6	9	46	16	27	25	17	
	MEI	8	6	34	17	28	23	19	
	JUNI	12	4	35	11	19	13	23	
	JULI	4	9	52	36	38	39	49	
	AGUSTUS	2	6	53	37	41	47	45	
	SEPTEMBER	5	5	53	23	48	25	17	
	OKTOBER	8	14	41	15	22	20	29	
	NOPEMBER	2	10	39	13	17	11	18	
	DESEMBER								
**)	JUMLAH	65	84	493	226	277	259	289	

USIA : KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2018

L-412 E

NO	SATUAN WILAYAH	USIA KORBAN LAKA LANTAS							KET
		00 - 09 THN	10 - 15 THN	16 - 25 THN	26 - 30 THN	31 - 40 THN	41 - 50 THN	51 - 60 THN	
	JANUARI	12	6	34	14	17	15	13	
	FEBRUARI	2	5	47	13	17	12	30	
	MARET	10	17	44	14	14	11	23	
	APRIL	9	10	37	21	27	17	23	
	MEI	6	6	43	16	20	19	26	
	JUNI	17	10	47	14	22	19	27	
	JULI	9	7	43	17	30	11	32	
	AGUSTUS	7	14	40	17	24	23	36	
	SEPTEMBER	6	19	35	6	22	26	31	
	OKTOBER	5	15	48	20	27	30	26	
	NOPEMBER	7	5	48	9	20	17	24	
	DESEMBER	8	10	46	11	29	17	27	
**)	JUMLAH	98	124	512	172	269	217	318	

USIA : KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2019

L-412 F

L-413/2

NO	SATUAN WILAYAH	KATEGORI KORBANNYA																					KET
		00 - 09 THN			10 - 15 THN			16 - 25 THN			26 - 30 THN			31 - 40 THN			41 - 50 THN			51 - 60 THN			
		MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	
	JANUARI	0	2	0	0	6	4	4	11	17	4	1	10	1	5	4	2	3	11	3	11	7	
	FEBRUARI	2	5	2	1	1	5	5	23	20	2	5	7	0	5	7	2	6	12	7	12	8	
	MARET	2	2	3	3	0	2	2	5	28	27	1	6	22	0	2	13	3	10	7	3	13	8
	APRIL	2	2	2	2	2	5	5	19	22	1	9	6	3	11	13	0	9	16	3	6	8	
	MEI	0	2	6	0	3	3	8	9	17	4	1	12	4	11	13	2	10	11	5	9	5	
	JUNI	1	5	6	2	1	1	4	11	20	6	3	2	2	5	12	0	11	2	7	6	10	
	JULI	1	2	1	0	2	7	7	22	23	5	23	8	2	11	25	1	11	27	4	13	32	
	AGUSTUS	0	1	1	0	2	4	4	23	26	5	15	17	3	7	31	4	10	33	3	16	26	
	SEPTEMBER	0	4	1	0	2	3	4	20	29	7	14	2	5	14	29	0	11	14	2	9	6	
	OKTOBER	1	3	4	2	2	10	6	13	22	3	4	8	4	7	11	1	6	13	5	12	12	
	NOPEMBER	0	1	1	0	2	8	3	9	27	3	4	6	3	3	11	0	6	5	3	12	3	
	DESEMBER																						
**)	JUMLAH	9	29	27	7	25	52	55	188	250	41	85	100	27	81	169	15	93	151	45	119	125	

USIA : KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS PERIODE BULAN : JANUARI 5/D DESEMBER 2018																							L-412 F
NO	SATUAN WILAYAH	KATEGORI KORBANNYA																		KET			
		00 - 09 THN			10 - 15 THN			16 - 25 THN			26 - 30 THN			31 - 40 THN			41 - 50 THN				51 - 60 THN		
		MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR		MD	LB	LR
	JANUARI	1	5	6	0	2	4	8	10	16	2	3	9	5	2	10	2	3	10	5	5	3	
	FEBRUARI	0	2	0	0	3	2	5	19	23	3	5	5	2	9	6	0	9	3	3	13	14	
	MARET	1	5	4	1	3	13	5	18	21	1	5	8	1	6	7	2	5	4	5	11	7	
	APRIL	2	1	6	0	4	6	2	21	14	3	9	9	5	12	10	3	7	7	3	14	6	
	MEI	0	4	2	0	2	4	5	20	18	3	7	6	1	7	12	3	9	7	7	8	11	
	JUNI	1	4	12	2	4	4	4	13	30	0	6	8	1	4	17	2	1	16	7	9	11	
	JULI	0	5	4	1	2	4	9	11	23	2	8	7	4	10	16	2	1	8	9	8	15	
	AGUSTUS	0	3	4	1	4	9	1	10	29	2	7	8	2	10	12	2	5	16	8	11	17	
	SEPTEMBER	0	2	4	0	6	13	5	15	15	0	2	4	3	15	4	1	13	12	11	10	10	
	OKTOBER	0	4	1	2	8	5	5	14	29	0	8	12	5	8	14	6	8	16	4	17	5	
	NOPEMBER	1	5	1	1	2	2	1	18	29	1	5	3	2	9	9	3	5	9	4	14	6	
	DESEMBER	1	4	3	2	2	6	11	14	21	1	3	7	3	11	15	2	9	6	6	11	10	
**)	JUMLAH	7	44	47	10	42	72	61	183	268	18	68	86	34	103	132	28	75	114	72	131	115	

USIA : KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS PERIODE BULAN : JANUARI 5/D DESEMBER 2018																							L-412 F
NO	SATUAN WILAYAH	KATEGORI KORBANNYA																					KET
		00 - 09 THN			10 - 15 THN			16 - 25 THN			26 - 30 THN			31 - 40 THN			41 - 50 THN			51 - 60 THN			
		MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	
	JANUARI	1	5	6	0	2	4	8	10	16	2	3	9	5	2	10	2	3	10	5	5	3	
	FEBRUARI	0	2	0	0	3	2	5	19	23	3	5	5	2	9	6	0	9	3	3	13	14	
	MARET	1	5	4	1	3	13	5	18	21	1	5	8	1	6	7	2	5	4	5	11	7	
	APRIL	2	1	6	0	4	6	2	21	14	3	9	9	5	12	10	3	7	7	3	14	6	
	MEI	0	4	2	0	2	4	5	20	18	3	7	6	1	7	12	3	9	7	7	8	11	
	JUNI	1	4	12	2	4	4	4	13	30	0	6	8	1	4	17	2	1	16	7	9	11	
	JULI	0	5	4	1	2	4	9	11	23	2	8	7	4	10	16	2	1	8	9	8	15	
	AGUSTUS	0	3	4	1	4	9	1	10	29	2	7	8	2	10	12	2	5	16	8	11	17	
	SEPTEMBER	0	2	4	0	6	13	5	15	15	0	2	4	3	15	4	1	13	12	11	10	10	
	OKTOBER	0	4	1	2	8	5	5	14	29	0	8	12	5	8	14	6	8	16	4	17	5	
	NOPEMBER	1	5	1	1	2	2	1	18	29	1	5	3	2	9	9	3	5	9	4	14	6	
	DESEMBER	1	4	3	2	2	6	11	14	21	1	3	7	3	11	15	2	9	6	6	11	10	
**	JUMLAH	7	44	47	10	42	72	61	183	268	18	68	86	34	103	132	28	75	114	72	131	115	

USIA : PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS										L-412 G
PERIODE BULAN : JANUARI 5/D DESEMBER 2019										
NO	SATUAN WILAYAH	USIA PELAKU LAKA LANTAS								
		00 - 09 THN	10 - 15 THN	16 - 25 THN	26 - 30 THN	31 - 40 THN	41 - 50 THN	51 - 60 THN	TBL	
	JANUARI	0	1	9	3	4	3	3	43	
	FEBRUARI	0	2	19	11	8	8	6	49	
	MARET	0	0	21	11	12	11	9	58	
	APRIL	0	6	14	10	13	6	11	46	
	MEI	0	1	12	7	13	8	3	60	
	JUNI	0	3	12	7	6	6	8	47	
	JULI	0	1	19	8	16	14	9	104	
	AGUSTUS	0	1	9	14	17	18	12	99	
	SEPTEMBER	0	2	20	9	11	14	7	65	
	OKTOBER	0	5	14	9	6	12	8	51	
	NOPEMBER	0	2	11	7	8	5	3	38	
	DESEMBER									
**)	JUMLAH	0	24	160	96	114	105	79	660	

		USIA : PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS PERIODE BULAN : JANUARI 5/D DESEMBER 2019																		L-412 H			
NO	SATUAN WILAYAH	KATEGORI KORBAN PELAKUNYA																		TBL			
		00 - 09 THN			10 - 15 THN			16 - 25 THN			26 - 30 THN			31 - 40 THN			41 - 50 THN				51 - 60 THN		
		MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR		MD	LB	LR
	JANUARI	0	0	0	0	0	1	0	1	5	1	0	0	0	1	2	0	2	0	1	1	2	43
	FEBRUARI	0	0	0	0	0	0	0	3	8	1	4	1	0	2	2	1	4	1	1	1	1	49
	MARET	0	0	0	0	0	0	1	4	8	1	1	1	0	0	3	1	2	3	1	3	4	58
	APRIL	0	0	0	1	0	0	0	5	0	0	1	1	1	1	3	0	0	2	2	3	2	46
	MEI	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	60
	JUNI	0	0	0	2	0	0	1	0	6	0	0	0	0	1	2	0	1	0	2	1	0	47
	JULI	0	0	0	0	0	0	1	3	5	0	0	1	0	2	1	0	2	3	1	2	3	104
	AGUSTUS	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	1	1	0	2	1	1	1	0	99
	SEPTEMBER	0	0	0	0	1	0	1	4	4	0	1	1	0	1	3	0	0	1	1	3	2	65
	OKTOBER	0	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	1	0	0	3	1	1	2	1	0	2	51
	NOPEMBER	0	0	0	0	0	0	1	1	4	1	1	0	2	0	1	0	2	2	1	1	0	38
	DESEMBER																						
**)	JUMLAH	0	0	0	3	1	2	8	25	43	5	9	8	4	10	22	4	14	18	12	16	14	660

USIA : PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS PERIODE BULAN : JANUARI 5/D DESEMBER 2018										L-412 G
NO	SATUAN WILAYAH	USIA PELAKU LAKA LANTAS								
		00 - 09 THN	10 - 15 THN	16 - 25 THN	26 - 30 THN	31 - 40 THN	41 - 50 THN	51 - 60 THN	TBL	
	JANUARI	0	1	9	2	10	4	2	35	
	FEBRUARI	0	0	18	7	5	7	9	55	
	MARET	0	4	11	9	7	5	9	51	
	APRIL	0	1	18	5	15	6	7	54	
	MEI	0	3	18	8	6	6	8	55	
	JUNI	0	1	23	5	12	3	6	61	
	JULI	0	1	15	9	11	3	9	55	
	AGUSTUS	0	1	14	3	9	14	5	74	
	SEPTEMBER	0	5	14	2	13	10	8	50	
	OKTOBER	0	4	17	8	13	12	6	58	
	NOPEMBER	0	0	15	4	8	7	7	49	
	DESEMBER	0	3	21	7	11	10	11	35	
**)	JUMLAH	0	24	193	69	120	87	87	632	

USIA : PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS PERIODE BULAN : JANUARI 5/D DESEMBER 2018																							L-412 H
NO	SATUAN WILAYAH	KATEGORI KORBAN PELAKUNYA																		TBL			
		00 - 09 THN			10 - 15 THN			16 - 25 THN			26 - 30 THN			31 - 40 THN			41 - 50 THN				51 - 60 THN		
		MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR		MD	LB	LR
	JANUARI	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	2	35
	FEBRUARI	0	0	0	0	0	0	1	3	6	1	2	1	0	2	2	0	2	2	0	0	4	55
	MARET	0	0	0	0	0	2	2	1	4	0	2	2	0	2	2	1	1	0	0	4	1	51
	APRIL	0	0	0	0	0	0	1	3	6	2	2	0	1	5	4	1	2	3	1	3	2	54
	MEI	0	0	0	0	1	1	1	8	2	1	3	0	0	1	2	0	1	2	2	2	1	55
	JUNI	0	0	0	0	0	0	3	5	7	0	1	2	0	0	4	2	0	1	2	0	0	61
	JULI	0	0	0	0	0	0	4	2	4	0	1	2	1	4	3	1	0	0	1	3	2	55
	AGUSTUS	0	0	0	0	0	1	0	0	7	0	2	0	0	2	2	1	0	3	1	2	2	74
	SEPTEMBER	0	0	0	0	1	2	4	2	5	0	1	0	2	4	0	0	3	2	0	3	1	50
	OKTOBER	0	0	0	1	1	0	2	2	7	0	2	2	3	0	4	1	2	4	0	4	2	58
	NOPEMBER	0	0	0	0	0	0	1	1	10	0	0	1	1	2	2	1	2	1	0	1	3	49
	DESEMBER	0	0	0	0	0	1	3	4	7	0	1	2	0	2	5	1	3	0	1	3	6	35
																					0		
**)	JUMLAH	0	0	0	1	3	7	24	31	68	4	17	12	10	24	32	9	16	19	8	25	26	632

RANMOR YANG TERLIBAT LAKA LANTAS
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2018

L-412 M

NO	SATUAN WILAYAH	KENDARAAN YANG TERLIBAT LAKA LANTAS					KETERANGAN
		SEPEDA MOTOR	MOBIL PENUMPANG	MOBIL BARANG	BUS	KENDARAAN KHUSUS	
	JANUARI	77	22	14	4	0	
	FEBRUARI	133	35	15	0	2	
	MARET	126	35	13	1	0	
	APRIL	149	21	17	2	1	
	MEI	124	38	20	1	4	
	JUNI	157	26	17	1	3	
	JULI	140	38	16	2	2	
	AGUSTUS	172	41	12	1	3	
	SEPTEMBER	133	27	16	0	2	
	OKTOBER	146	49	11	0	3	
	NOPEMBER	116	29	16	0	3	
	DESEMBER	133	24	19	0	4	
**)	JUMLAH	1.606	385	186	12	27	

RANMOR YANG TERLIBAT LAKA LANTAS
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2019

L-412 M

NO	SATUAN WILAYAH	KENDARAAN YANG TERLIBAT LAKA LANTAS					KETERANGAN
		SEPEDA MOTOR	MOBIL PENUMPANG	MOBIL BARANG	BUS	KENDARAAN KHUSUS	
	JANUARI	90	19	7	3	2	
	FEBRUARI	130	33	16	0	1	
	MARET	110	33	12	2	1	
	APRIL	106	25	9	1	1	
	MEI	100	22	7	1	1	
	JUNI	101	32	17	0	4	
	JULI	102	25	12	2	1	
	AGUSTUS	107	23	11	1	3	
	SEPTEMBER	103	27	5	0	2	
	OKTOBER	103	21	15	2	3	
	NOPEMBER	89	24	11	1	1	
	DESEMBER						
**)	JUMLAH	1.141	284	122	13	20	

JUMLAH : LAKA LANTAS YANG BERDASARKAN TYPE KENDARAAN
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2019

L 412 AG

NO	SATUAN WILAYAH	JML RAN	STATUS									
			KENDARAAN BERDASARKAN TYPE									
			SEPMOR	SEDAN	MINI BUS	STANDAR BUS	TRUCK GANDENG	TRUCK TRONTON	RAN ALAT BEBAN	KONTAINER	RAN ALAT BERAT	TRUCK BIASA
	JANUARI	119	90	0	19	3	0	1	0	0	0	6
	FEBRUARI	179	130	5	28	0	0	4	0	0	0	12
	MARET	157	110	4	29	2	0	2	0	0	1	9
	APRIL	141	106	2	23	1	0	4	0	0	0	5
	MEI	130	100	1	21	1	0	1	0	0	0	6
	JUNI	150	101	1	31	0	0	5	1	0	2	9
	JULI	141	102	0	25	2	1	0	1	0	1	9
	AGUSTUS	142	107	0	23	1	0	2	0	0	1	8
	SEPTEMBER	135	103	0	27	0	0	0	0	0	0	5
	OKTOBER	141	103	2	19	2	0	4	0	0	0	11
	NOPEMBER	125	89	1	23	1	0	2	0	0	0	9
	DESEMBER											
**)	JUMLAH	1.560	1.141	16	268	13	1	25	2	0	5	89

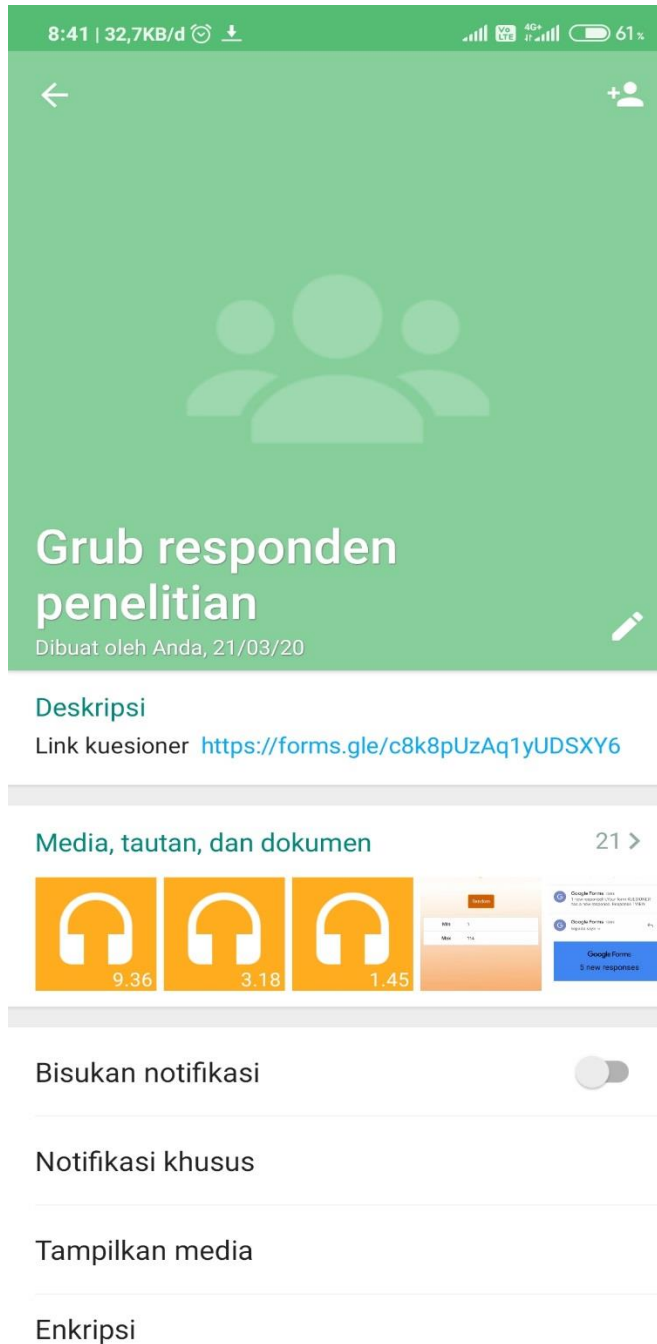
JUMLAH : LAKA LANTAS DAN AKIBATNYA
PERIODE BULAN : JANUARI S/D DESEMBER 2019

L 412 A

NO	SATUAN WILAYAH RESTA MEDAN	JML LAKA	AKIBATNYA			KERUMAT (Rp)	KET
			MD	LB	LR		
	JANUARI	66	14	39	53	119.200.000	
	FEBRUARI	103	19	57	61	205.000.000	
	MARET	122	14	63	82	164.075.000	
	APRIL	106	16	58	72	161.400.000	
	MEI	104	23	45	67	249.650.000	
	JUNI	89	22	42	53	160.250.000	
	JULI	171	20	84	123	198.990.000	
	AGUSTUS	170	19	74	138	222.160.000	
	SEPTEMBER	128	18	74	84	276.425.000	
	OKTOBER	105	22	47	80	443.225.000	
	NOPEMBER	74	12	37	61	157.775.000	
	DESEMBER						
**)	JUMLAH	1.238	199	620	874	2.358.150.000	

Lampiran 7

FOKUS GROUP RESPONDEN PENELITIAN



The screenshot shows a mobile interface for a Google Form titled "Grub responden penelitian" (Research Respondent Group). The form was created by "Anda" on 21/03/20. Below the title, there is a "Deskripsi" (Description) section with a link to the questionnaire: <https://forms.gle/c8k8pUzAq1yUDSXY6>. The "Media, tautan, dan dokumen" (Media, links, and documents) section shows three audio files with durations of 9.36, 3.18, and 1.45 minutes, and a Google Form with 5 new responses. The bottom section contains settings: "Bisukan notifikasi" (Can receive notifications) is turned off, "Notifikasi khusus" (Special notifications) is empty, "Tampilkan media" (Show media) is empty, and "Enkripsi" (Encryption) is empty.

8:41 | 32,7KB/d | 4G+ | 61%

← +

Grub responden penelitian

Dibuat oleh Anda, 21/03/20

Deskripsi

Link kuesioner <https://forms.gle/c8k8pUzAq1yUDSXY6>

Media, tautan, dan dokumen 21 >

9.36 3.18 1.45

Bisukan notifikasi


Notifikasi khusus

Tampilkan media

Enkripsi

Lampiran 8

Surat Balasan Dari Kepala Sekolah MAN 1 Medan

**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**
KANTOR KEMENTERIAN AGAMA KOTA MEDAN
MADRASAH ALIYAH NEGERI 1 MEDAN
JALAN WILLEM ISKANDAR No.7B, TELP. (061) 4159623 Fax : (061) 4150057 MEDAN 20222
Website : www.man1medan.sch.id ; Email : info@man1medan.sch.id

SURAT KETERANGAN
Nomor : B-360 /Ma.1/PP.00.6/07/2020

Berdasarkan surat dari Kementerian Agama Republik Indonesia UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA Fakultas Kesehatan Masyarakat, dengan nomor surat : B. 370/Un.11/KM.V/PP.00.9/03/2020 perihal : Izin Penelitian di MAN 1 Medan.

Yang bertanda tangan dibawah ini :



N a m a	: MAISAROH, S.Pd, M.Si
NIP	: 19620804 199103 2 002
Jabatan	: Kepala Madrasah Aliyah Negeri 1 Medan

Dengan ini menerangkan bahwa nama mahasiswa/i dibawah ini :

Nama	: FARA KAISUN
NIM	: 0801162007
Semester	: VIII/Peminatan K 3 FKM UINSU Medan
Dosen Pengampu	: Syafran Arraya, SKM, M.K.M

Adalah benar, telah selesai melaksanakan Penelitian dan Pengambilan Data di Madrasah Aliyah Negeri 1 Medan dengan judul **"Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Kesehatan Berkendara Pada Siswa/I MAN 1 Medan"**. Sejak tanggal 01 April s.d 24 Mei 2020.

Demikian surat keterangan ini diperbuat, untuk dapat dipergunakan seperlunya. Atas perhatiannya diucapkan terima kasih

Medan, 15 Juli 2020
Kepala

**MAISAROH**
KOTA MEDAN
REPUBLIC INDONESIA